Skrzydlata POLSKA

1945 — 1955



NR 28 (210) • 10 LIPCA 1955 r. • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

Dzień Lotnictwa Radzieckiego

Wielka parada powietrzna w Tuszyno

3 bm. w Moskwie i w całym Związku Radzieckim obchodzono uroczyście Dzień Lotnictwa ZSRR. Nad lotniskiem w Tuszyno koło Moskwy odbyła się z tej okazji tradycyjna parada powietrzna.

Godzina 10 rano. Olbrzymie pole portu lotniczego w Tuszyno wypełnia się setkami tysięcy ludzi. W lożach zajmują miejsca deputowani do Rady Najwyższej ZSRR i Rady Najwyższej RFSRR, ministrowie, czołowi przedstawiciele nauki, literatury i sztuki, przodownicy pracy z przemysłu i rolnictwa. Obecni są członkowie korpusu dyplomatycznego, attaches lotniczy i wojskowi państw obcych. Wśród gości znajdują się kierownicy Międzynarodowej Federacji Lotniczej.

Na trybunie aeroklubu pojawiają się: **N. A. Bulganin, N. S. Chruszczow, Ł. M. Kaganowicz, G. M. Malenkow, A. I. Mikojan, M. G. Pierwuchin, M. Z. Saburow, K. J. Woroszyłow, A. I. Kiriczenko, P. K. Ponomarenko, P. N. Pospiełow, M. A. Susłow,** marszałkowie Związku Radzieckiego i marszałkowie lotnictwa. Serdecznie, burzliwymi oklaskami witają ich tłumy ludzi zgromadzonych na lotnisku.

Obecne są też delegacje, które przybyły na obchody Dnia Lotnictwa ZSRR **z Chin, Indii, Jugosławii, Albanii, Bułgarii, Czechosłowacji, Korei Ludowej, Polski, Rumunii, Węgier.**

Rozpoczyna się wielka parada powietrzna. Otwierają ją samoloty flagowe. Wysoko w powietrzu powiewa olbrzymia chorągiew z portretami W. I. Lenina i J. W. Stalina. Powiewają flagi lotnictwa wojskowego ZSRR i organizacji DOSAAF. Następnie nad lotniskiem przelatuje 16 samolotów — na każdym z nich flaga innej republiki związkowej.

NASZA OKŁADKA: Mistrz wyższego pilotażu na samolotach odrzutowych, uczestnik szeregu defilad powietrznych w Dniu Lotnictwa ZSRR — pilot Aleksander Babajew.

Na niebie pojawia się nowa grupa samolotów. Jest ich 76. Lecą one w sprawnym szyku, który widziany z dołu przedstawia słowa: „Chwała KPZR".

Za tą grupą — 9 samolotów sportowych. Prowadzą je kobiety - lotniczki, którym przewodzi bohater Związku Radzieckiego **Marina Czeczniewa.** Samoloty wykonują skomplikowane figury świadczące o świetnym opanowaniu wysokiej techniki pilotażu przez kobiety-lotniczki.

W chwilę później uwagę widzów przykuwa grupowa akrobacja 24 samolotów, prowadzonych przez lotników sportowców: robotników, inżynierów, studentów, artystów.

Nieoczekiwanie w powietrzu robi się cicho. To rozpoczynają swój pokaz radzieccy szybownicy. Pokazują oni piękne figury, zniżają się do wysokości 500 metrów i znów wzbijają się w górę. Szybowce odlatują, zaś z zielonego pola startują modele latające. **Konstruktorzy tych modeli kierują nimi w powietrzu za pośrednictwem radia.** Po kilku minutach modele zniżają się do lądowania. Lądują w pobliżu miejsca, z którego startowały. Widzowie z uwagą śledzą teraz płynny lot szybowca skonstruowanego przez **Aleksandra Manockowa.** Konstruktor ten pierwszy na świecie zbudował szybowiec z ruchomymi skrzydłami. Tego rodzaju skrzydła poważnie zwiekszaja jego zalety w locie. Szybowiec konstrukcji Manockowa schodzi do lądowania, a w powietrze wzbija się szybowiec konstrukcji **Kuzakowa.** Za pomocą wyciągu zainstalowanego na aucie szybowiec osiąga wysokość 600 metrów. Pilot **Abramow** odczepia linę i wykonuje szereg pięknych, precyzyjnych figur.

Na tym kończy się pierwsza część wielkiej parady lotniczej. Rozpoczyna się część druga, poświęcona lotnictwu wojskowemu.

Piloci lotnictwa wojskowego rozpoczynają pokaz akrobacji na samolotach odrzutowych. Z prawej strony nad lotniskiem pojawia się myśliwiec pilotowany przez majora **W. Łapszyna,** który wykonuje szereg figur, w tym dwukrotnie „pętle Niestierowa" i „półpętlę Niestierowa". Szybkość lotu samolotu Łapszyna jest ogromna.

Wysokiego kunsztu wymaga następny popis. Doświadczeni lotnicy pokazują na trzech odrzutowych samolotach myśliwskich grupowy pilotaż wysokiej klasy. Po tym popisie nad lotniskiem pojawiają się dwa klucze myśliwców odrzutowych. Ponad środkiem lotniska samoloty te wzbijają się na wysokość dwóch kilometrów i dokonują pełnego obrotu dookoła osi. W chwilę później oba klucze nie naruszając szyku lecą naprzeciwko siebie. Wydaje się, że zaraz się zderzą, lecz w mgnieniu oka klucze mijają się.

I jeszcze jedna grupa samolotów odrzutowych pojawia się na niebie. W zamkniętym szyku wykonują one „pętle Niestierowa" i inne skomplikowane figury. Widzowie z napiętą uwagą obserwują wyczyny lotników.

Druga cześć parady kończy się defiladą odrzutowych bombowców i myśliwców.

Część trzecia: Nad lotniskiem przelatuje wielki flagowy samolot eskortowany przez czterv myśliwce odrzutowe. Za nimi lecą w szyku odrzutowce bombowe. Prowadzi je bohater Związku Radzieckiego pułkownik **Iwanow,** który przeleciał już ponad 2 miliony kilometrów. W szyku „klinowym" pojawiają się nowe eskadry bombowców.

Po kilku minutach przestrzeń powietrzną nad lotniskiem zajmują całkowicie myśliwce odrzutowe. Lecą one piątkami — z szybkością większą od dźwięku. Słychać nieprzerwany gwizd i szum powietrza rozdzieranego maszynami. **Szybkość lotu jest tak wielka, że ledwo można śledzić te piękne, srebrzyste maszyny. Samoloty, które leca obecnie nad lotniskiem — to ostatnie słowo radzieckiej nauki i techniki lotniczej.**

Pojawiają się olbrzymie śmigłowce transportowe. Jest ich 40. Przez kilka chwil wiszą one nad lotniskiem, aż nagle schodzą do lądowania. Siadają na ziemi. Otwierają się luki. Po trapach zjeżdżają samochody „Gaz-69", wybiegają komandosi — żołnierze oddziałów desantowych, artylerzyści wyciągają działa.

W tym roku wśród śmigłowców znajdują się nowe, oryginalne typy, które na lotnisku w Tuszyno demonstrowane są po raz pierwszy. Posiadają one po dwa silniki, po dwa wirniki i po dwa podwozia. Wnętrze tego rodzaju śmigłowca podobne jest do wielkiego wagonu. Z każdego śmigłowca wyjechał samochód z przyczepionym działem.

Interesujący był również pokaz spadochroniarzy. Po „obstrzale" widzowie ujrzeli skoki z opóźnionym otwarciem spadochronu. Ogólne uznanie wzbudziły skoki grupowe. M. in. 15 spadochroniarzy skakało z opóźnionym o 25 sekund otwarciem spadochronu. Radzieccy spadochroniarze mieli wiele do pokazania w Dniu Lotnictwa. **Należą do nich 32 spośród 33 światowych rekordów w sporcie spadochronowym.**

Wielkie wrażenie wywarł na widzach desant powietrzny. Jeden za drugim nad lotnisko przylatywały samoloty transportowe, z których na różnokolorowych spadochronach skakały dziesiątki spadochroniarzy.

Oklaskami witają widzowie pojawienie się nad lotniskiem **wielkiego odrzutowego samolotu pasażerskiego.** Tego rodzaju samolot po raz pierwszy uczestniczył w paradzie lotniczej.

Na tym skończyła się parada, która trwała trzy godziny. Kierował nią główny marszałek lotnictwa — P. F. Żigariew. Parada lotnicza była przeglądem potęgi radzieckiego lotnictwa i mistrzostwa tych, którym naród radziecki powierzył swą obronę.

II SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI OTWARTE

(Telefonem z Lisich Kątów)

Dnia 4 lipca br. na terenie pięknie udekorowanej Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach, przy dźwiękach orkiestry odbyło się otwarcie II Szybowcowych Mistrzostw Polski. Otwarcia dokonał Prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. Józef Turski.

Przemawiając do zawodników i przybyłych gości Prezes Aeroklubu podziękował gospodarzom Mistrzostw i miejscowemu społeczeństwu za olbrzymi wkład pracy w przygotowanie tej wielkiej imprezy.

Planowana w tym dniu pierwsza konkurencja nie odbyła się ze względu na niekorzystne warunki meteorologiczne. W godzinach popołudniowych obecni w Lisich Kątach goście, wśród których są także szybownicy NRD przybyli na Mistrzostwa w charakterze obserwatorów, zapoznali się ze sprzętem szybowcowym oraz obserwowali loty treningowe zawodników. Występy artystyczne, które wieczorem oglądali uczestnicy Mistrzostw, uświetniły pierwszy dzień imprezy.

Warto dodać, że gospodarze postarali się o zainstalowanie megafonów na terenie szkoły oraz — dla wygody tam przebywających — uruchomili miejscową placówkę pocztową, która z okazji Mistrzostw wydała specjalny datownik.

Sprawozdania z przebiegu Mistrzostw podamy w następnych numerach.

REKORD NA CZEŚĆ FESTIWALU

W ramach czynu festiwalowego pilot szybowcowy Poznańskiego Aeroklubu Ludwik Misiek podjął dnia 18 czerwca br. próbę pobicia rekordu Polski w przelocie docelowym, lecąc na „Jaskółce" z Podrzewia k.Pniewa do Piszowców k.Hrubieszowa. Próba powiodła się w pełni. Pilot przeleciał 552,3 km, poprawiając poprzedni rekord Polski należący do Mariana Gorzelaka o 11 km.





DZIESIĘĆ LAT TEMU...

W tych dniach mija dziesięć lat od chwili ukazania się w Polsce Ludowej pierwszego numeru „Skrzydlatej Polski". Przypominając o tym fakcie, wyrażamy zarazem z tego miejsca serdeczne podziękowanie za dotychczasowy owocny, twórczy udział w redagowaniu czasopisma naszym Czytelnikom, Współpracownikom, Korespondentom, aeroklubom, instytucjom lotniczym oraz sympatykom lotnictwa.

Składając z tej okazji serdeczne życzenia wszystkim naszym Czytelnikom, pragniemy, aby „Skrzydlata" była nadal, jako pismo sportu lotniczego, wiernym towarzyszem lotniczej pracy wszystkich młodych lotników, spadochroniarzy, szybowników, pilotów samolotowych, instruktorów, mechaników i całej lotniczej kadry LPŻ-towskiej. Razem z Wami startujemy w drugie dziesięciolecie po nowe, coraz lepsze wyniki sportu lotniczego naszej ludowej Ojczyzny.

ZESPÓŁ REDAKCJI „SKRZYDLATEJ POLSKI"

1945 ☆ 1955



JUBILEUSZOWE ŻYCZENIA

W Dziesiątą Rocznicę pożytecznej sportowo-publicystycznej pracy składam „Skrzydlatej Polsce" jak najlepsze życzenia dalszych owocnych osiągnięć w służbie polskich skrzydeł. Kolektywowi Redakcyjnemu wyrażam przy tej okazji pełne uznanie dla jego twórczej i ofiarnej pracy i jego poważnego wkładu w nasze osiągnięcia na odcinku sportu lotniczego.

PREZES AEROKLUBU PRL
JÓZEF TURSKI
generał brygady

ZWIĄZEK MŁODZIEŻY POLSKIEJ

Z okazji X-ej rocznicy istnienia tygodnika „Skrzydlata Polska" Zarząd Główny Związku Młodzieży Polskiej przesyła Czytelnikom i Zespołowi Redakcyjnemu najserdeczniejsze pozdrowienia i życzenia dalszej, owocnej pracy w dziedzinie popularyzowania Ludowego Lotnictwa Polskiego wśród najszerszych rzesz młodzieży naszego kraju.

ZWIĄZEK MŁODZIEŻY POLSKIEJ
ZARZĄD GŁÓWNY

REDAKCJA „KRIDLA VLASTI"

Drodzy Przyjaciele!

Z okazji dziesięciolecia istnienia czasopisma „Skrzydlata Polska" składamy Wam szczere, serdeczne gratulacje i życzymy dalszych sukcesów w pracy nad rozwojem i popularyzowaniem ludowego lotnictwa polskiego.

Wierzymy, że nasza wzajemna współpraca, oparta na mocnych, przyjacielskich więzach, będzie się nadal rozwijać i krzepnąć.

Za zespół redakcji „Kridla vlasti"
REDAKTOR NACZELNY
JAROSLAV MARSALEK

PAŃSTWOWY INSTYTUT HYDROLOGICZNO-METEOROLOGICZNY

Dyrekcja Państwowego Instytutu Hydrologiczno - Meteorologicznego, w uznaniu zasług, jakie położyła „Skrzydlata Polska" w krzewieniu wiedzy meteorologicznej wśród szerokiego ogółu miłośników sportu lotniczego, przesyła z okazji 10-lecia Waszego pisma serdeczne życzenia dalszej owocnej współpracy na polu meteorologii lotniczej ku chwale ludowego lotnictwa sportowego.

DYREKTOR PIHM
Prof. dr W. OKOŁOWICZ

SZYBOWCOWY ZAKŁAD DOŚWIADCZALNY

W imieniu pracowników Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego i moim własnym przesyłam Zespołowi Redakcyjnemu „Skrzydlatej Polski" wiele serdecznych życzeń z okazji Jej Jubileuszu.

Wraz z życzeniami przesyłam również podziękowania za pomoc, którą wielokrotnie — w ciągu 10-letniego istnienia — udzieliła Zakładowi „Skrzydlata" w chwilach, w których toczyły się dyskusje nad należytym ustawieniem szybownictwa w Polsce

DYREKTOR
SZYBOWCOWEGO ZAKŁADU DOŚWIADCZALNEGO
Mgr inż. WŁADYSŁAW NOWAKOWSKI

REDAKCJA „PRZYJACIELA ŻOŁNIERZA"

Z okazji 10-letniego jubileuszu ukazywania się Waszego pisma, odgrywającego dziś tak doniosłą rolę w pracy nad rozwojem sportu lotniczego i upowszechnieniem wiedzy lotniczej wśród naszego społeczeństwa, a w szczególności młodzieży, zasyłamy zespołowi redakcji „Skrzydlata Polska" serdeczne, gorące gratulacje.

Jednocześnie życzymy Wam dalszej owocnej pracy dla dobra polskiego sportu lotniczego, dla dalszych sukcesów polskich skrzydeł służących rozwojowi naszego życia sportowego i gospodarczego oraz wzmocnienia naszej potęgi, stojącej na straży pokojowego budownictwa socjalizmu w naszym kraju.

REDAKCJA „PRZYJACIELA ŻOŁNIERZA"
za zespół:
Redaktor Naczelny
GUSTAW BUTLOW
Sekretarz
FLORIAN DŁUŻAK
Delegat redakcyjny
WŁADYSŁAW SZCZERBA

BIURO KONSTRUKCYJNE SZD

Z okazji jubileuszu 10-lecia istnienia czasopisma lotniczego „Skrzydlata Polska", pozwalam sobie przesłać w imieniu kolegów konstruktorów SZD i swoim własnym, serdeczne życzenia dalszej owocnej pracy i pomyślnego rozwoju — dla całego Kolektywu Redakcyjnego.

„Skrzydlata Polska", prowadząc krytykę zagadnień lotniczych — jest bezstronna, uczy i wychowuje. Dla nas konstruktorów jest zawsze niezawodnym przyjacielem, a jej łamy będąc powszechną i ogólnopolską mównicą lotniczą, służyły nam stale w naszej pracy swą wydatną pomocą w walce o wytyczenie i utrzymanie właściwej linii naukowo-technicznego rozwoju naszego szybownictwa.

Mgr inż. TADEUSZ KOSTIA
Kierownik Biura Konstrukcyjnego Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego

REDAKCJA „MODELARZA"

W związku z 10 rocznicą ukazania się Waszego poczytnego pisma, jako najmłodsze pismo modelarskie przesyłamy całemu zespołowi gorące gratulacje i serdeczne życzenia dalszej, owocnej pracy nad popularyzowaniem i rozwojem sportów lotniczych oraz modelarstwa, którego pionierem w ciągu tych lat było Wasze, dobrze zasłużone sprawie lotnictwa, pismo.

REDAKTOR NACZELNY
JÓZEF WÓJCICKI

PIERWSZA SZKOŁA

IWAN KOŻEDUB

Trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego generał-major gwardii lotnictwa



Pierwszy raz wystartowałem na samolocie w roku 1938, w Szostce. Od tego czasu minęło już siedemnaście lat, a wydaje się jakby to było wczoraj...

W pamięci żywo rysuje się duży, piękny budynek miejskiego klubu lotniczego im. Karola Marksa, z wieżą spadochronową na dachu, a obok — mały domek. Oto — nasz aeroklub w Szostce, moja pierwsza szkoła lotnicza.

Jak wiele dała mi ta szkoła! Po dzień dzisiejszy z uczuciem głębokiego wzruszenia i wielkiej wdzięczności wspominam nasz aeroklub, moich pierwszych wychowawców, którzy dali mi skrzydła i wprowadzili na szeroką drogę do lotnictwa, towarzyszy-instruktorów, których pomocy zawsze doznawałem w trudnych momentach, przyjaźń ich wszystkich — która dodawała sił w niełatwej pracy nad opanowaniem skomplikowanej techniki lotniczej.

Ile wielkiej radości, ile satysfakcji odczuwałem w chwili, gdy pierwszy raz kierowałem samolotem, oglądając z powietrza ogromne obszary rodzinnego kraju.

Szkolenie w aeroklubie ukończyłem jednocześnie z nauką w technikum. Były to dla mnie trudne czasy, ale „trudno" — nie znaczy „nie do wykonania". Do technikum wstąpiłem dlatego, gdyż od najmłodszych lat interesowały mnie maszyny i chciałem pracować w fabryce. I właśnie to zamiłowanie do maszyn przywiodło mnie do aeroklubu. Maleńki „Po-2" z czwórką na stateczniku wydał mi się wówczas szczytem techniki lotniczej. Później, w szkole pilotów, a następnie na froncie, zdobywszy duży zasób wiedzy lotniczej, zrozumiałem, że aeroklub był jedynie „wstępną klasą" tej prawdziwej szkoły lotniczej, którą wypadło mi przebyć. Była to jednak tego rodzaju, wstępna klasa", która daje mocne fundamenty, najlepsze podstawy lotniczego mistrzostwa, w której formuje się i umacnia na całe życie charakter lotnika.

Członkami mego aeroklubu byli zarówno robotnicy fabryczni jak uczniowie i studenci. Każdy z nas uczył się lub pracował. Pierwszą rzeczą, której nauczono nas w aeroklubie — była umiejętność rozplanowania sobie czasu. Pogodzenie nauki w technikum z zajęciami w aeroklubie nie było łatwe. Od godziny dziewiątej do trzeciej po południu — nauka w technikum, po obiedzie zaś — pięć godzin w aeroklubie. Dla wykonania prac domowych, zadawanych w technikum i opanowania teoretycznych materiałów lotniczych, mieliśmy zatem do dyspozycji tylko wczesne godziny poranne, późne wieczory i dni świąteczne. Nie opuściłem jednak ani jednego zajęcia w aeroklubie, ani jednej lekcji w technikum, a równocześnie dużo czasu poświęcałem sportowi. Takie dziedziny sportu, jak lekkoatletyka i gimnastyka odegrały wielką rolę na mej dalszej drodze lotnika — myśliwca.

Udało mi się: dostałem się do grupy Aleksandra Siergiejewicza Kałkowa — „groźnego Kałkowa", jak go u nas nazywano. Był to mądry, doświadczony instruktor, surowy i wymagający. Później miałem w mym życiu innych instruktorów, którzy pomogli mi ostatecznie stać się prawdziwym lotnikiem, ale Kałkowa i aeroklub pamiętać będę całe życie — tam pokochałem lotnictwo.

Tam, w mym aeroklubie, po raz pierwszy zrozumiałem, że samolot wymaga niezwykle troskliwej opieki i delikatnego obchodzenia się z nim, że dzięki niemu uczymy się dyscypliny i automatyzacji ruchów. Jakże beształ nas Kałkow za najmniejsze uchybienie!

W czasie jednego z pierwszych lotów zapatrzyłem się na ziemię. Słońce staczało się coraz niżej i przeglądało w oknach domów. Miasto — wprost gorzało w czerwonych, ciepłych promieniach. Nagle maszyna zachwiała się. Opamiętałem się, lecz za późno: instruktor odebrał mi stery. Na ziemi, w czasie omówienia lotów, mówił z nami o zachowaniu się pilota w powietrzu i, zwracając się do mnie, rzekł:

— Zapamiętajcie sobie: w lotnictwie wielką rolę odgrywa umiejętność podziału uwagi. Nieuwaga jest niedopuszczalna. W powietrzu trzeba umieć widzieć wszystko równocześnie, niczego nie wolno nie zauważyć. Trzeba działać w ułamku sekundy.

Słowa te zapamiętałem na całe życie. I często później, w czasie ciężkich walk na froncie, wspominałem je. I być może — dlatego właśnie, że już od pierwszych mych kroków w lotnictwie zrozumiałem co znaczy dla lotnika umiejętne podzielenie uwagi, udało mi się zestrzelić 62 faszystowskie samoloty... Podział uwagi — to drzwi, przez które prowadzi droga do mistrzostwa w pilotażu.

Od tego, jak mocne są podstawy uzyskane w aeroklubie, zależy wiele w życiu lotnika: jego zdyscyplinowanie, zamiłowanie do pracy, do techniki, stała gotowość do wzajemnej pomocy w walce, szacunek i przyjaźń dla towarzyszy, z którymi skrzydło w skrzydło przyjdzie może wojować.

W aeroklubie nauczyłem się metodyczności postępowania, stosunku z maszyną „na ty", czynienia wszystkiego w kolejności, „nie śpiesząc się, ale jednak w tempie przyśpieszonym", jak mawiał Kałkow. Nasz instruktor nie wybaczał nawet najmniejszego błędu. Trudno czasem było z nim wytrzymać. Jednak (a może właśnie dlatego) zawsze z wdzięcznością wspominam mego pierwszego nauczyciela latania.

Na front poszedłem w marcu 1943 roku. Byłem wówczas starszym sierżantem, bez doświadczenia, i marzyłem, żeby zestrzelić faszystowski samolot. Nastąpiło to 6 czerwca 1943 roku — owego dnia otworzyłem moje bojowe konto. Z jakim triumfem, z jaką radością wyrwałem do góry świecą, kiedy nurkujący bombowiec „Ju-87" stanął w płomieniach od mojej serii z broni pokładowej i runął w dół.

Z każdą walką powietrzną rosło moje doświadczenie. Już na drugi dzień zestrzeliłem drugiego „Junkersa", a trzeciego dnia — dwa „Messerchmitty". Potem przyszły walki, kiedy w ciągu dziesięciu dni zestrzeliłem jedenaście samolotów wroga. 10 lutego 1945 roku był dniem, w którym zestrzeliłem pięćdziesiąty samolot faszystowski — „Focke Wulf".

W mojej książce lotów jest dużo ciekawych zapisków. Opowiem o jednym z nich — moim pierwszym spotkaniu z nieprzyjacielskim samolotem o napędzie odrzutowym. Było to już w rejonie Berlina.

Pierwszy spostrzegł lecące dwa faszystowskie myśliwce odrzutowe dowódca naszego pułku, Czupikow. Samoloty leciały z normalną prędkością. Czupikow dogonił je i otworzył ogień. Jednak hitlerowskie maszyny nie przyjęły spotkania i, rozwinąwszy wielką prędkość, zrejterowały. Sylwetki ich pozostały jedynie na taśmie filmowej pokładowego fotoaparatu sprzężonego z działkiem. Żadnych innych danych o nich nie mieliśmy.

I oto 24 lutego 1945 roku, lecąc w parze z pilotem Titorenką, spostrzegłem na wysokości 3 500 metrów hitlerowski myśliwiec odrzutowy. Nie zauważywszy nas, leciał wzdłuż Odry z prędkością, równą maksymalnej prędkości naszych „Ławoczkinów". Na pełnym gazie zacząłem go ścigać.

Przeciwnik nie uciekł mi. Szybko zniżywszy lot, podszedłem pod samolot hitlerowca od strony ogona. I tutaj, najzupełniej dla mnie nieoczekiwanie, mój prowadzący zaczął strzelać. Byłem pewien, że wszystko w ten sposób zmarnował. Ale, okazało się, że tak nie było. Hitlerowiec, zobaczywszy smugi pocisków, zląkł się i zboczył w lewo w moją stronę. Uciekał już nie po prostej lecz łukiem. Odległość między nami zmniejszała się. Rozwinąłem największą prędkość, jaką tylko mógł dać z siebie mój samolot, i dosięgnąłem faszystę salwą swej broni pokładowej. W ułamku sekundy odrzutowiec rozpadł się i runął na ziemię.

Była to pierwsza w dziejach lotnictwa walka powietrzna z myśliwcem odrzutowym. Zebrawszy się na odprawie, przedyskutowaliśmy jej wyniki. Wymiana poglądów na sposób prowadzenia tego rodzaju walki wzbogaciła doświadczenie pilotów, co następnie odegrało wielką rolę w zwalczaniu odrzutowych myśliwców wroga przez myśliwce naszego frontu.

330 lotów bojowych, 120 walk powietrznych i 62 osobiście zestrzelone samoloty — oto czym zakończył się mój szlak bojowy. Moja droga zaś do lotnictwa — zaczęła się w aeroklubie Osoawiachimu w Szostce, tam bowiem otrzymałem podstawy mistrzostwa w pilotażu. Tej pierwszej mojej lotniczej szkoły nigdy nie zapomnę.

JANUSZ MEISSNER

Trzy DIAMENTY



(2)

Ilustr. J. M. WOJCIECHOWSKI

— Nie ma żadnych „skrętów" przy lataniu! Sto razy wam to mówiłem! — przerwał gniewnie — Może być skręt kiszek, ale jak chodzi o szybowiec...

— Zakręt — poprawił się Gruszka.

— No więc — zakręt! O ile stopni?

— O sto osiemdziesiąt.

— W którą stronę?

— W lewo.

Grzymek kiwał głową, jakby potakując własnym myślom.

— No? — rzucił w końcu. — Tam, w powietrzu nikt wam nie będzie podpowiadał! Co dalej?

— Po skręcie w lewo... — zaczął Gruszka. — Przepraszam! Po zakręcie...

Lecz tego dla Piguły było już za wiele.

— Wystarczy na razie — powiedział cierpko. — Polecisz jako ostatni. Wysiadaj! Niech tu przyjdzie Trel, a ty się tymczasem naucz, jaka jest różnica pomiędzy skrętem a zakrętem. Zrozumiano?

— Jeżeli mam być zupełnie szczery, to nie całkiem — odrzekł Dytyński gramoląc się z kabiny.

— Co nie całkiem? — spytał Grzymek.

— Nie całkiem rozumiem tę różnicę — wyznał Gruszka. — Nigdy nie byłem mocny w etymologii. Ale się nauczę.

— W etymologii?! — ten obcy wyraz wydał się Grzymkowi podejrzany.

— W nauce o pochodzeniu wyrazów — wyjaśnił Gruszka.

Piguła wzruszył ramionami.

— Wam się trochę mąci w głowie, Dytyński. Przestańcie się mądrzyć i zawołajcie Trela.

— Trell!! — ryknął Gruszka. — Do maszyny.

Trel kopnął się biegiem do szybowca, Dytyński zaś z opuszczoną głową powrócił do grupy startowej.

— Polecę na samym końcu — mruknął w odpowiedzi na pytające spojrzenia kolegów.

— Ale dlaczego?! — zainteresował się Chudoba.

— Przez ten cholerny skręt — odrzekł Gruszka niechętnie.

— Przez jaki skręt?

— Kiszek. Tak przynajmniej utrzymuje Piguła.

— Że ty masz skręt kiszek? Skąd mu to przyszło do głowy? Brzuch cię boli?

— Odczep się. Nic mnie nie boli. Powiedziałem dwa razy „skręt" zamiast zakręt, więc mnie wylał z kabiny.

— To po co mówisz „skręt"? — dociekał Chudy.

Gruszka zazgrzytał zębami.

— Trzymajcie mnie, bo mu jaką krzywdę zrobię!

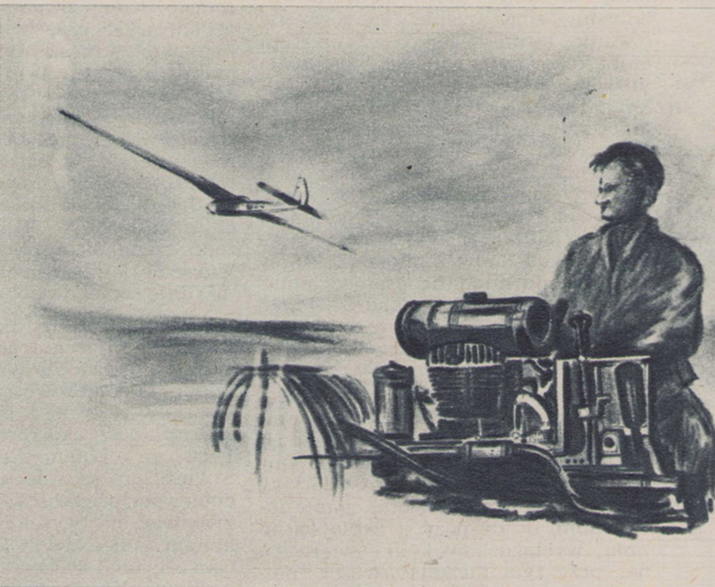
— Uwaga! Trel startuje — powiedział ktoś głośno.

Spojrzeli w stronę szybowca, który już ruszył pociągnięty linką. Z daleka zawarczała wyciągarka, a bęben ściągarki zaczął się obracać na wolnym biegu. Stalówka przyczepiona do linki holowniczej odwijała się z cichym chrzęstem, sunęła w ślad za „Żurawiem", uniosła się z nim w górę, a potem bezwładnie opadła na ziemię, gdy Trel się wyczepił.

Mechanik obsługujący ściągarkę przerzucił korbką parę kompresji, szarpnął, zapuścił silnik i odstawił hamulec. Teraz bęben ruszył w przeciwną stronę, stalówka zaczęła się nawijać z powrotem — coraz prędzej, coraz prędzej, a po nieruchomych źdźbłach trawy przebiegł dreszcz wzbudzony gwałtownym myszkowaniem zaczepu, który pędził w krótkich skokach i podrygach, aż nagle zwolnił i jednocześnie z ostatnim sapnięciem silnika zatrzymał się na linii startu.

Tymczasem Trel skończył już pierwszy zakręt i płynął w spokojnej, gładkiej toni powietrza zbliżając się ku grupie startowej. Minął ją z lewej strony, zaszedł daleko w tył, położył szybowiec głęboko na skrzydło, zawinął nim po niebie, wyprowadził. Odbicie słońca błysnęło, ześliznęło się po szybach limuzynki, przepadło. „Żuraw" wychylił się w prawo, przez mgnienie oka jak gdyby zawisł nieruchomo nad skrajem lotniska, poszedł w ślizg. Gdy znalazł się na wprost pasa przyziemienia, Trel dał kontrę sterami, wyrównał, otworzył jeszcze na chwilę hamulce, załamał kąt lotu, wytrzymał i ściągnął. Szybowiec stracił pęd, zawahał się, znieruchomiał na krótką chwilę, a potem, jakby omdlały po wysiłku skłonił się wolno w lewo i zastygł w tej pozycji, dotykając ziemi końcem skrzydła.

— Niech leci jeszcze raz — powiedział Piguła, widocznie zadowolony. — To nie było całkiem źle.



Pierwsza kolejka lotów — po dwa okrążenia na każdego ucznia — trwała półtorej godziny. Drugą rozpoczął Dytyński po przerwie spowodowanej zmianą kierunku startu. Wiatr, drzemiący dotąd pod bezchmurnym niebem, zaczął przeciągać lekkimi powiewami od lasu, a następnie zwrócił się ku południowemu wschodowi i ustalił się na dobre. Skutkiem tego trzeba było przetoczyć wyciągarki na północnozachodni skraj lotniska, a grupę startową przenieść w pobliże fortu.

Koźbiar, który tymczasem zdążył zjeść śniadanie i oblatał dwa samoloty przygotowane do holowania, wylądował pod hangarem i przyszedłszy na start, zarządził okrążenie w prawo.

— Dajcie im po trzy loty — powiedział do Grzymka. — Jest dość czasu. Potem mogą zjeść śniadanie, bo i tak nie zaczniemy wcześniej z tym holem aż inni skończą.

Grzymek kiwnął głową i zapytał:

— Kto będzie holował?

— Ja i porucznik Bachler — odrzekł Koźbiar. — Wy i Rysiewicz będziecie latać z uczniami. Ale to oni mają żeglować, nie wy! — dodał. — Macie tylko wystartować, no i uważać, żeby nie wchodzili w chmury.

Szary odruchowo spojrzał na czyste niebo. O tej wczesnej porze nie było tam ani śladu najmniejszego obłoczka. Ale wiedział, że za parę godzin mogą się pojawić. Gdy tylko promienie słoneczne dostatecznie nasycą ziemię, tuż nad jej powierzchnią — tam, gdzie podłoże nagrzeje się najprędzej, zaczną powstawać ogniska termicznych prądów wstępujących.

Wiedział także, gdzie w najbliższej okolicy są takie miejsca, o szczególnie sprzyjających warunkach terenowych. Poznał je podczas lotów z Pigułą, kiedy odbywali ćwiczenia w wyznaczonych strefach poza lotniskiem. Zapamiętał na przykład rozległą wydmę piaszczystą pod lasem, w stronie Góry św. Anny — wydmę, nad którą uczył się pierwszych zakrętów. Nawet wtedy, we wczesnych godzinach porannych lub przed wieczorem, gdy operacja słoneczna była niewielka, czuł jak „Żuraw" wznosi się lekko ilekroć przelatuje nad łysiną piasku. Koło południa musiał tam płynąć w górę tęgi, gorący nurt, zdolny unieść szybowiec na znaczną wysokość.

Wyobrażał sobie cały przebieg tego zjawiska tak, jakby je mógł ujrzeć na własne, ludzkie, jakże niedoskonałe oczy. Oto nad rozgrzanym piaskiem tworzy się wielka, lekko wypukła warstwa ciepłego powietrza. Z początku ma kształt misy odwróconej do góry dnem. Lecz biały, gorący piasek promieniuje tak silnie, że już po chwili ta przeźroczysta misa wydyma się tworząc pośrodku banię, która rośnie wzwyż, pęcznieje u szczytu, jak wydłużony dziecinny balon-kiełbasa. Tylko rozmiary tego balonu wcale nie są „dziecinne": jego średnica u podstawy ma paręset metrów, a wysokość ciągle się zwiększa. „Balon" pochyla się z wiatrem, chwieje się, lecz jeszcze nie ulatuje w górę. Dopiero kiedy napływające zewsząd cięższe, chłodniejsze powietrze ściśnie jego podstawę i wśliźnie się pod nią — odcięty od ziemi ucieka w przestrzeń i z tą chwilą staje się już „kominem termicznym", jak go nazywają piloci i meteorologowie.

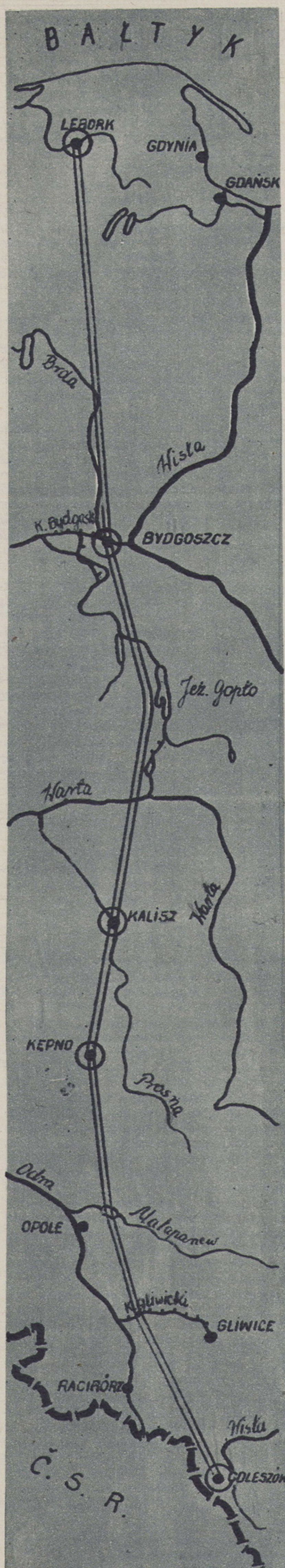
Teraz wiatr pędzi go przed sobą, podczas gdy on wznosi się coraz wyżej i coraz prędzej. Powietrze, które go otacza tam w górze, jest coraz chłodniejsze i dzięki temu prędkość pionowa wciąż rośnie. Wreszcie komin osiąga poziom, w którym następuje kondensacja zawartej w nim pary wodnej i tu tworzy się biała chmura, naprawdę już widoczna.

Podczas gdy się to wszystko dzieje, gdy mała chmurka rośnie i pędzona wiatrem oddala się coraz bardziej od piaszczystej wydmy, która ją zrodziła, już nowa bania ciepłego powietrza zaczyna wyrastać nad gorącym piaskiem. Za kilka minut i ta uleci w górę, a na jej miejscu powstanie trzecia, czwarta, dziesiąta...

Gdyby można było dostrzec ich kształt i ruch patrząc z góry na ziemię i obejmując wzrokiem krąg o średnicy kilkudziesięciu kilometrów — wyglądałoby to podobnie do dna rondla, w którym za chwilę zacznie wrzeć woda. Zanim się zagotuje, pęcherzyki pary — po kilka, po kilkanaście podrywają się w górę, wyskakują na powierzchnię, a potem skraplają się, tworząc mgiełkę ponad otwartym naczyniem. Ta mgiełka, to właśnie chmury płynące nad ziemią.

Gdyby można było widzieć powietrze! — westchnął Szary. — Śledzić wszystkie smugi wiatru, ich wygięcia, zakręty w bok, w dół i w górę! Spoglądać na skłócony nurt olbrzymich powietrznych strumieni, jak płyną, wznoszą się nad lasami, uderzają o zbocza wzgórz i wyrastają spiętrzoną falą nad ich szczytami, przelewają się poprzez ich grzbiety, opadają w dół i odbijają się znów w górę, wirują przed czołem chmur burzowych, wspinają się, tryskają jak potężne gejzery, pędzą wzwyż wewnątrz skłębionych, białych obłoków, rozlewają się leniwie ponad nimi i spływają dokoła, aby znów trafić w główne łożysko wiatru! Co za wspaniały widok! Nalany słońcem przestwór, głęboki na kilkanaście kilometrów, pełen wirów, prądów, wartkich potoków, to spadających kaskadami w dół, to przewalających się przez wysokie progi i porohy, falujących, wzburzonych, splatających się z sobą, pędzących w górę jak płomienie, wysysanych gwałtownie przez chmury, wrzących jak ukrop lub rozpływających się w spokojne, powolne tonie. Pulsujące, chwiejne „kominy", wleczone za cumulusami wzdętymi jak potwornych rozmiarów kalafiory; pnące się w górę smugi prądów zboczowych jak długie łodygi fasoli; poziome, walcowate bryzy wirujące powolnie i sennie nad brzegami jezior — za dnia zgodnie z ruchem wskazówek zegara, a odwrotnie nocą; inwersje zalegające wielkie przestrzenie i hamujące wszelki ruch prądów...

Ciąg dalszy nastąpi



OD MORZA DO GÓR

ANDRZEJ KOSKOWSKI

Autor reportażu wykonał dnia 30 maja br. przelot szybowcowy z Lęborka — na wybrzeżu, do Ustronia Cieszyńskiego — w Beskidzie Śląskim, zdobywając odległością 540 km diament do Złotej Odznaki.

Redakcja

MYŚL wykonania takiego przelotu nurtowała mnie już od dawna, lecz z uwagi na charakter mojej pracy w szkole szybowcowej nie mogłem podejmować nieudanych prób. Dlatego wyczekiwałem na możliwie pewne warunki meteo. Decyzja dojrzała 30 maja, gdyż po dwóch dniach szybkiego napływu chłodnych mas powietrza z kierunku N wgłąb Polski, ranek 30 maja przywitał mnie na lotnisku lęborskiej szkoły szybowcowej nieskazitelnym błękitem nieba i wiatrem z kierunku NW skręcającym stopniowo na N, o wzrastającej sile.

Rozpocząłem przygotowanie do przelotu, zakładając prędkość przelotową 75 km/h, która gwarantowałaby mi zmieszczenie się w czasie trwania termiki. Jako cel przelotu najbardziej odpowiednie wydawało mi się Bielsko. Niepokoiła mnie tylko bardzo niska temperatura, która tego dnia wynosiła zaledwie +8°C. Co prawda było jeszcze bardzo wcześnie. Poszedłem na start, gdzie „mój Żuraw" już od godziny 4,30 woził pracowicie uczniów szkoły. Siadłem za jego sterem i wykonałem kilka kontrolnych lotów z pilotami, którzy w tym dniu mieli się usamodzielnić, przechodząc na „Salamandrę". Przed ósmą „Żuraw" był wolny, a jednocześnie na niebie zaczęły się pojawiać pierwsze strzępki Fc.

No, pora pomyśleć o starcie. Przeglądam jeszcze raz szybowiec, upinam pasy w 2-giej kabinie, ładuję barograf i o godz. 9,20 startuję. Oby tylko „podłapać" pierwsze porywy wzbudzającej się termiki naniesionej. Mam do dyspozycji około 400 m linki wyciągarkowej, bo więcej u nas przy tym kierunku wiatru niestety wyciągnąć się nie da. „Żuraw" wyjątkowo lekko wychodzi w powietrze — dawno już nie miał pustej drugiej kabiny. Wysokość powoli dochodzi do 200 m. Jeszcze, jeszcze trochę! Wskazówka wysokościomierza niechętnie mija liczbę 200, aby nieubłaganie zatrzymać się na 240. Trochę mało, ale trudno. Wyczepiam się i od razu kieruję szybowiec na nawietrzne stoki pobliskich zboczy. W nich cała nadzieja. Wysokość maleje do 100 m, kiedy robię nawrót na nawietrznej największego w okolicy, około 30-metrowego zbocza. Wskazówka wariometru z 1,5 m/sek opadania przesunęła się na zero. Dobre i to na początek. Zbocze jest nieco za małe, aby po nim żaglować, toteż wysuwam się możliwie najdalej pod wiatr, tak, aby nie stracić zera na wariometrze, zawiązuję głębokie okrążenie 360° i znów chwila lotu pod wiatr...

Czekam na komin. Będzie na pewno. Jeżeli wpływ tego maleńkiego zbocza sięga do 100 m, to chwiejność jest murowana. Fc przeradzają się powoli w Sc, ale zarazem pierwsze z nich odsuwają się coraz dalej z wiatrem, a nade mną otwiera się znów niczym niezacieniony błękit. Nic dziwnego, wiatr wzrósł na sile i masy chłodnego powietrza, wpadającego tu bezpośrednio znad Bałtyku, nie zdążają się ogrzać w swych dolnych warstwach w tak krótkim czasie. Stąd przyczyna stopniowego odsuwania się pierwszej partii wznoszeń coraz dalej w głąb lądu. Chyba jednak za późno, pomęczę się jeszcze trochę i przyjdzie siadać — myślę z żalem. Ale nie rezygnuję. I naraz te moje rozważania przerywa w czasie kolejnego wyjścia pod wiatr drgnięcie wskazówki wariometru: ćwierć, pół, metr! Idę dalej pod wiatr i łapię 1,5 m/sek. Kładę głęboko „Żurawia" i z westchnieniem ulgi zaczynam wreszcie wędrówkę do góry. Ale zaraz na zawietrznej „mojej" poczciwej górki wznoszenie rwie się, wariometr skacze gwałtownie do zera i poniżej, żeby zaraz powrócić znów do metra. Robię jeszcze kilka okrążeń, w tym w żaden sposób nie dającym się wycentrować „wznoszeniu" i decyduję się: Tylko z wiatrem, w kierunku odsuwających się coraz dalej Sc!

Wysokość 350 m, a przede mną niedaleko jeszcze jedno zbocze, jeszcze jedna nadzieja. Nachodzę na nie na wysokości 200 m i tu z miejsca łapię równy metr na sekundę. Centruję, noszenie wzrasta i ustala się na wartości 2 m/sek. No, teraz to co innego! Kiedy mijam zawietrzną zalesionego zbocza, historia znów się powtarza, wznoszenie rwie się, ale ja mam już 500 m! Tym razem nie staram się go nawet centrować, a od razu sunę z wiatrem pod pierwsze strzępy Fc, będące początkiem układających się w szlak Sc. Osiągam wkrótce ich podstawę, niestety już na 700 m. Psiakość! A z dołu wyglądało na 1 000 m. W ostatnim okrążeniu żegnam wzrokiem ledwo już widoczne lotnisko i bielejącą piaskami linię brzegową.

Ruszam wzdłuż układającego się i przybierającego coraz ładniejsze kształty, a leżącego nieco przede mną szlaku. Początkowo zero przeradza się znów w 2 m, a podstawa szlaku niezwykle szybko rośnie. Ma kolejno 1 100 m, potem 1 300 i więcej. Stwierdzam to w locie prostym i tak dobieram prędkości, aby również zyskiwać na wysokości. W napotkanym 4-metrowym kominie wykręcam się na 1 800 m i... nadal jestem pod pułapem. Teraz sobie pozwalam. Dźwignia trymera idzie w położenie „ciężki na łeb" prawie do oporu i „Żuraw" huczy całą gamą narastającej szybkości. Wskazówka szybkościomierza skacze w granicach 90—115. Wysokościomierz na razie ciągle utrzymuje się na tej samej wartości wskazania, około 1 750 m. A więc w porządku.

Czas rozejrzeć się po terenie. Stwierdzam, że lecę trochę z lewej strony trasy, układającej się teraz wzdłuż prostego jak strzelił toru kolejowego idącego na Bydgoszcz. To znaczy wszystko w porządku. Okazuje się wkrótce, że nie wszystko, bo szlak mój zaczyna ulegać rozpadowi i zmuszony jestem nieco przyhamować „Żurawia". Zjeżdżam na około 1 600 m, ale dzięki temu zyskuję lepszą widzialność chmur. Trochę w prawo widnieje nowy, piękny szlak jędrnych Sc.

Skaczę z miejsca w jego kierunku i znów „Żuraw" huczy, tylko już nie tak radośnie, bo... w opadaniu. Duszenie dochodzi do 5 m/sek. Wysokość maleje zastraszająco. Wytrzymuję jednak nerwowo, krzepiąc się ponętnym widokiem coraz bliższych Sc. Następuje moment lotu, robiącego wrażenie jazdy wozem po bruku i gwałtowne opadanie maleje. Wyciągam „Żurawia" ostrym zakrętem. Wskazówka wariometru pędzi do góry i zatrzymuje się na 4 m/sek. Dobra nasza, jedziemy do pułapu...

Wreszcie jest 2 000 m. Teraz dopiero zaczyna się jazda. Aby utrzymać stałą wysokość lotu, jego prędkość wahać się musi między 90 a 130 km/h. „Żuraw" to wspina się z zamierającym szumem do góry w partiach silniejszych wznoszeń, to znów grzeje całą naprzód, zda się przeskakując siłą bezwładności partie duszeń. Tempo! Tempo! Wspaniały jest taki lot. Kwadraty lasów i pól szybko uciekają do tyłu.

Na horyzoncie z lewej srebrzy się wstęga Wisły. A więc już powinna być Bydgoszcz. Wytężam wzrok i hen daleko przede mną wyłania się ciemna plama, jakby przykryta kopułą kurzu. Z każdą chwilą nabiera wyrazistości, przybierając kontury wielkiego miasta. Nad Bydgoszczą obliczam prędkość przelotową: wynosi około 110 km/h. W dodatku mam 40 minut rezerwy, bo lecę dopiero 1 h 20' na zaplanowane 2 h do Bydgoszczy. Przyda się na ciężkie czasy — pomyślałem zadowolony.

Niestety, długo nie czekałem na te „ciężkie czasy". Zaraz za Bydgoszczą wyraźna dotąd linia szlaku zgubiła się w całym morzu cumulusów, które na dobitek złego rozpoczynają się górą rozlewać. Nie da się już lecieć po prostej. Stwierdziłem to jednak.. nieco za późno i w rezultacie straciłem dużo cennej wysokości. Trudno. Kładę „Żurawia" w 1,5-metrowym kominie i dochodzę mozolnie do 1 500 m, gdzie wznoszenie słabnie. Czyżby kryzys? Niestety, tak. Z lewej strony trasy widać już tylko gdzieniegdzie słoneczne plamy, z prawej sytuacja wygląda lepiej, zaś na trasie niebardzo. Zaczyna mnie „kitować". Trzeba schodzić w prawo. Ale na taką wycieczkę muszę się dobić do pułapu, a tu jak na złość nic nie wychodzi. Na ćwierćmetrowym już w tej chwili wznoszeniu też nie ma co dalej siedzieć — czas jest drogi.

Biorę kurs 210° i lecę delikatnie, na szybkościach największego zasięgu. Przechodzę parę kominków 1 do 1,5 m, lecz zostawiam je. Wysokość powoli, ale nieubłaganie zjeżdża w dół. Z lewej strony, pod coraz to wzrastającym cieniem chmur, widnieje charakterystyczny kształt Gopła. Ale nie pora na piękne widoki. Spokojnie zmieniam kurs jeszcze w prawo, w stronę bardziej nasłonecznionego terenu. Wysokość 600 m. Zaczynam już interesować się dogodnymi lądowiskami, kierując jednocześnie „Żurawia" na nasłoneczniony skraj pobliskiego masywu leśnego. Wysokość 500 m i rosnące opadanie. To już coś znaczy — opadanie wróży sąsiedztwo wznoszenia. I rzeczywiście, za chwilę jadę na równym metrze do góry. Pomimo, że wznoszenie słabnie mi znów na 1 500 m, nie rezygnuję z niego. Dokręcić pułap za wszelką cenę, bo sytuacja staje się niewyraźna. Jednocześnie z tego samego powodu muszę się śpieszyć. Ale jak? Owszem, im dalej w prawo w kierunku Wrocławia, tym więcej ziemi rozświetlonej złotymi promieniami słońca. Na razie zaś mam 1 700 m i zero na wariometrze.

Nie ma co, decyduję się na odskok w prawo. Opłaciło się. Noszenia drobne, ale są. Zaczynam stopniowo rozpędzać „Żurawia", myszkując jednocześnie wzrokiem po niebie. Żeby jakiś szlaczek! Wypatrzyłem go w końcu i to ułożony ze skrętem w lewo, a więc tak jak mi potrzeba w tej chwili. Wykręcam na jego początku pułap w dość ładnym wznoszeniu 2—3 m/sek i lecę dalej. Wznoszenia pod samym pułapem są coraz lepsze, jednak po wejściu w chmury maleją. Rzucam wie- szy-



Andrzej Koskowski

bowiec zdecydowanie na duże prędkości.

Chwila odprężenia. Chucham w zziębnięte ręce. O nogach nie ma co mówić — już dawno przestałem czuć, że je mam. Ubrany jestem stosownie do daty kalendarza, a tymczasem na szybkach limuzyny osiada warstwa szronu od mojego oddechu. Przeleciałem już „pół Polski", prę coraz dalej na południe, a tymczasem na mojej trasie zaczyna prószyć śnieg pod chmurami. Ładne lato!

Wprost ze śnieżnej zadymki wyskakuję na duże miasto. Rozpoznaję od razu Kalisz. Właśnie nad jego rynkiem wykręcałem się zeszłego roku z małej wysokości, lecąc na „Jaskółce" z Warszawy do Ostrowa. Przyjemne są takie wspomnienia i tym bliższe, że sytuacja jest trochę podobna. Wtedy — mała wysokość, ale komin był, teraz — duża, ale go nie ma. Mój sympatyczny szlaczek pozwolił mi prawdzie zrobić szybko trochę kilometrów i wrócić na trasę, lecz wyprowadził mnie za to w taki „kit", z którego wypadałoby wycofać się do tyłu. Na razie nie robię tego. „Mam pułap", więc lecę po kursie „najlepszym zasięgiem". Sytuacja jednak staje się coraz gorsza: z lewej strony nadciąga ławica ponurego zachmurzenia, przecinając w poprzek moją trasę. Przede mną ciemna plama ziemi, w prawo zaś rozświetlony słońcem ledwie widoczny Ostrów. Może więc zrezygnować? Człowiek namęczy się po to, żeby jeszcze parę kilometrów podlecieć i siądzie gdzieś w polach, a tam trochę w bok czeka lotnisko i hangar. Z tej wysokości dolecę na pewno do Ostrowa...

Z ciężkim sercem spoglądam na mapę. Odległość przebyta: 340 km, godzina 14,00 — piąta godzina lotu. Nie, nie zrezygnuję!

Sytuacja staje się naprawdę ciężka, rozpoczyna się walka już nie o szybkość, a o każdy metr wysokości, której zapas jest coraz mniejszy. Zmieniam nieco taktykę lotu. Do 1 000 metrów „skaczę" jeszcze po kominach, potem jednak zaczynam wykorzystywać je do końca. W noszeniach rzędu 1—1,5 m/sek staram się „dokręcić" pułap. Nie udaje mi się to, niestety, już do końca lotu. Lecę ostrożnie po samej krawędzi pełnego pokrycia nieba, postępującego coraz głębiej na zachód. Wyłapuję słabe wznoszenia nad rozjaśnionymi gdzieniegdzie słońcem terenami.

Tak mijam Kępno. Znów fala wspomnień. Tu przelatywałem w ubiegłym roku na „Musze" z Warszawy do Wrocławia, lecąc przy bezchmurnym niebie po swój pierwszy diament. Teraz lecę po drugi. Muszę go osiągnąć! Podwajam uwagę i wysiłki. Lecę możliwie jak najwięcej prosto, kierując się ciemniejszymi podstawami chmur. Tak dochodzę do wielkiego zbiornika wodnego na rzeczce Małopanwi k/Opola. Na kursie Ligota. Mijam ją lecąc z lewej strony Leśnicy, przecinam Kanał Gliwicki, wchodzę nad lasy Raciborskie. 500-setka stała się w zasadzie realna. Ale jak dostać się do Bielska? Trzeba by pójść trochę w lewo, a tam — zupełny cień. Wielki okręg przemysłowy Stalinogrodu, jest mimo małej odległości zupełnie niewidoczny i przesłonięty nieprzejrzystym, szarym woalem. Wtedy rodzi się we mnie nowa myśl: Do zboczy! Tylko do zboczy i tam wzdłuż gór może udą się dociągnąć do Bielska.

Noszenia już w ogóle zanikają. Mimo to bliskość granicy zmusza mnie do odchylenia kursu w lewo. Wysokość spada. Co robić? Do Bielska nie dojdę, bo wiatr mnie spycha. Żeby chociaż zero. Wreszcie jest. Czepiam się go i lecę jakiś czas systemem „balonowym". Na kursie w stronę Bielska nic nie widać. Ani potężnego masywu Klimczoka, ani Magórki. Widoczna jest tylko na razie Czantoria. Na nią to właśnie wychodzę z ostatniego już w tym locie krążenia. Długim lotem ślizgowym przechodzę tuż obok Goleszowa i nachodzę na stok Czantorii. Niestety, zdobyta na niej wysokość nie pozwala na bezpieczny przeskok na kolejny stok Orłowej, tym bardziej, że jej szczyt zaczyna się kryć w nisko nadciągającym stratusie.

O wybraniu pola nadającego się do startu za samolotem nie było mowy. Porżnięta wąwozami ziemia Cieszyńska przyjęła mnie na małym pólku, przy samej szosie idącej do Bielska, w miejscowości Cisownica koło Ustronia Cieszyńskiego. Wylądowałem o godzinie 16,25.

W kilka minut po lądowaniu zatrzymał się koło mego szybowca motocykl, na którym przygnali z pobliskiego Goleszowa dobrze znani wszystkim szybownikom Franuś Kępka wraz ze swym ojcem Franciszkiem Kępką. Im właśnie i paru miejscowym gospodarzom zawdzięczam pierwszą cenną opiekę i pomoc na przygodnym lądowisku i za tę pomoc gorąco im dziękuję.

Z CZMIELÓWNĄ PRZY MIKROFONIE

CZWARTEGO dnia po radosnej wieści o rekordowym wyczynie Czmielówny odwiedzamy Aeroklub Wrocławski z nadzieją spotkania rekordzistki. Nadzieję tę mamy zrazu dość płonną, gdyż jest zaledwie godz. 7, kiedy przekraczamy bramę lotniska. Tym bardziej dziwi nas widoczna z daleka, liczna — jak na tę wczesną godzinę ranną — grupa startowa, obok której dostrzegamy wysoki, „skrzyniowaty" samochód, różniący się sylwetką od normalnych samochodów spotykanych na lotniskach. Okazuje się wkrótce, że jest to wóz transmisyjny Polskiego Radia, którego ekipa jest jeszcze wcześniejszym niż my gościem na lotnisku, przybyłym tutaj w poszukiwaniu Czmielówny.

Bohaterka dnia, przyłapana przez tylu „intruzów" in flagranti swoich przygotowań do kolejnego dnia treningu, wita nas niezbyt obiecującym uśmiechem. Robi wrażenie znużonej i zmęczonej, jakby dopiero co wysiadła z szybowca po wyczerpującym siły wyczynie. Na nasze pytanie o przyczynę zadąsanej miny, Czmielówna odpowiada z rozbrajającą szczerością:

— Słowo daję, łatwiej jest zrobić rekord, niż ponosić jego konsekwencje. Od trzech dni w domu i na lotnisku nachodzą mnie przedstawiciele coraz to innej prasy, dzisiaj na domiar złego sprawozdawcy radiowi i wszyscy każą opowiadać od nowa, oczekując jakichś nadzwyczajności, a cały ten lot był przecież zupełnie zwyczajny.

Chociaż nam trochę wesoło po tych słowach, przytakujemy z powagą, że osiągnięcie kobiecego rekordu światowego w przelocie docelowo-powrotnym to rzecz jak najbardziej zwyczajna i w zrozumieniu ciężaru „niezasłużonej" sławy, obiecujemy nie męczyć pilotki żadnymi wypytywaniami. Ostatecznie „Skrzydlata" chce przecież być przyjaciółką szybowników, a nie ich dręczycielką. Wiedziemy więc z Czmielówną towarzyską, nie reporterską rozmowę, korzystając z tego, że radiowcy „obrabiają" na razie innych świadków rekordowego wydarzenia.

W opałach jest właśnie kierownik lotów, instruktor Erazm Kapała. Na tle warkotu mielącego opodal śmigłem na wolnych obrotach „Junaka", Kapała „zwierza się" mikrofonowi, podsuniętemu usłużnie przez sprawozdawcę radiowego. Płynie opowieść o tym jak to rankiem 18 czerwca br. korzystnie zapowiadające się warunki termiczne spędziły na lotnisko wszystkich co zagorzalszych wyczynowców klubu, jak sprawnie i w pośpiechu wyhangarowano sprzęt, jak odholowano potem kilku szybowników, a wśród nich i Czmielównę na „Jaskółce", nad lotnisko w Mirosławicach, gdzie rozpoczynała się trasa przelotu, jak długo wlokły się później godziny oczekiwania i wreszcie — jak radośnie witano zwycięski powrót z trasy Szwejbakowskiego, Roszkowskiego, a przede wszystkim nowej rekordzistki świata — Czmielówny. W tym miejscu sprawozdawca dorzuca od siebie parę słów w mikrofon, wystawia go potem bliżej grającego silnika i tak utrwaloną na taśmie „akustyczną specyfikę lotniska" kończy jeden wywiad.

Przychodzi kolej na główną bohaterkę. Czmielówna żegna nas porozumiewawczym spojrzeniem i idzie do mikrofonu jak na ścięcie. Wraz z pierwszymi słowami dotyczącymi wyczynu ożywia się jednak. Mówi coraz szybciej, z coraz większym entuzjazmem, a przeżywane we wspomnieniu emocje rekordowego lotu wywołują na jej twarzy nawet delikatne rumieńce. Z relacji okazuje się wkrótce, że dokonanie wyczynu nie było znów tak bardzo zwyczajną sprawą, jak o tym zapewniała pilotka. Przelot odbywał się w korzystnych na ogół warunkach termicznych, miał jednak i swoje kryzysy, których przezwyciężenie wymagało nie tylko silnych nerwów lecz także dużych umiejętności pilotażowych.

Kiedy na pytanie sprawozdawcy radiowego Czmielówna odpowiada, że dotychczasowy kobiecy rekord światowy w konkurencji przelotu docelowo-powrotnego należy do pilotki Marcelle Choisnet-Gohard, jej wprawna wymowa tego francuskiego nazwiska przypomina nam dość niecodzienną drogę do lotnictwa naszej bohaterki. Drogę, która rozpoczęła się właśnie we Francji... marzeniami o lataniu. Bo Czmielówna urodziła się w Harnes koło Calais we Francji, gdzie w poszukiwaniu pracy wyemigrował przed wojną jej ojciec. I chyba na marzeniach skończyłaby się droga do lotnictwa córki polskiego górnika we Francji, gdyby nie fakt, że w powojennej, ludowej Polsce nie brakuje już dla nikogo pracy. Bezpośrednio po powrocie wraz z rodziną do kraju Czmielówna zaczęła konsekwentnie realizować swoje ambitne marzenia, które zawiodły ją do rekordowych osiągnięć.

Jak nas Czmielówna po zakończeniu reportażu radiowego poufnie już informuje, jej zamierzenia wyczynowe nie kończą się bynajmniej na ostatnim, pięknym rekordzie. W najbliższych sprzyjających warunkach meteorologicznych ma chęć ponownie zaatakować tę samą trasę docelowo-powrotną: Mirosławice — Poznań — Mirosławice, tym razem jednak na szybowcu dwumiejscowym. Życzymy przeto pilotce, aby ten planowany rekord stał się dla niej tak samo „zwyczajną sprawą", jak ostatni i żegnamy ją wraz z radiowcami. Godzimy się bowiem z zasadą, że piloci przychodzą na lotnisko po to żeby latać, a nie po to, żeby o lataniu rozmawiać.

ter.

Szybownictwo ZAGRANICĄ

SZWAJCARIA. Schronisko Rigi-Kulm jest od kilku lat jedyną w swoim rodzaju bazą dla wykonywania lotów żaglowych nad Alpami, po starcie z liny gumowej. Lądowanie odbywa się w dolinie na lotnisku skąd szybowce (oczywiście zdemontowane) dowozi się na start samochodem a następnie specjalną przyczepką, podwieszoną do wagonika turystycznej kolejki linowej. Ostatnio pilot Sutter dokonał pierwszego lądowania bezpośrednio na Rigi-Kulm. Pomimo karkołomnego terenu, ryzykowne przedsięwzięcie przebiegło pomyślnie.

(Schweizer Aero Revue)

WĘGRY. Dobre warunki przelotowe w dniu 25 kwietnia skłoniły 4 pilotów do podjęcia próby zespołowego wykonania 500-kilometrowego warunku diamentowego na trasie z Budapesztu w kierunku południowo-wschodnim. Choć zamiar nie powiódł się w całej pełni, wszyscy wylądowali w Rumunii, uzyskując odległości ponad 300 km. Pomimo, iż w czasie przelotu piloci na ogół nie trzymali się razem, dwaj z nich wylądowali w jednym miejscu, pozostali dwaj posunęli się niewiele dalej, wzdłuż tej samej trasy. Prawdopodobnie wszyscy natrafili na niekorzystny obszar i zmuszeni byli do przedwczesnego lądowania. Uzyskane odległości wynoszą: Kalmar — 369 km, Domonkos — 344 km, Mezö i Csanadi — 341 km. Z wyjątkiem Mezö (którego pamiętamy jako groźnego konkurenta naszych zawodników na MZS w Lesznie — przyp. red.), wszyscy pozostali nie posiadali dotychczas warunku przelotowego do złotej odznaki.

(Repüles)

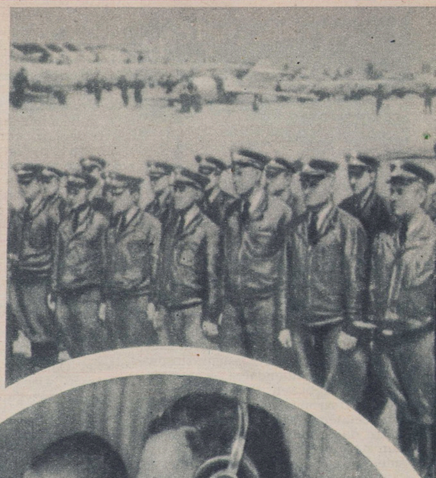
HOLANDIA. Podobnie jak w całej Europie zachodniej, tegoroczny sezon wiosenny obfitował tutaj w niezłe warunki przelotowe. W czasie od 10 do 30 kwietnia wykonano w Holandii 19 przelotów, w tym 11 dłuższych od 50 km. Najlepszy wynik uzyskał G. Ordelman — przelot docelowy 315 km, będący nowym rekordem krajowym. (Dotychczasowy rekord, 240 km, ustalony został przez Kocha jeszcze przed wojną i utrzymywał się przez pełne 16 lat!). Prócz rekordu Ordelman uzyskał drugi w Holandii warunek diamentowy.

Czterech dalszych pilotów uzyskało odległości ponad 100 km. Na uwagę zasługuje przelot najstarszego, 60-letniego szybownika holenderskiego, Hoffmana, który uzyskał na szybowcu „Baby" odległość 77 km.

(Avia Vliegwereld)

NA STRAŻY RADZ







Oficer sztabowy jednej z jednostek lotniczych obserwuje ze startu lot grupy samolotów, prowadzonej przez oficera Obsjannikowa (u góry). Radiooperator B. Sobolew, wraz z dyżurnym nawigatorem kapitanem M. Jermołajewem, obserwują na ekranie radiolokatora lot samolotu „przeciwnika" (z prawej w kole). Samoloty odrzutowe kołują na start (u dołu).



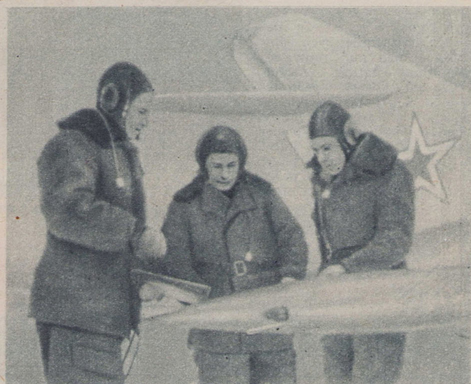
ZIECKIEGO NIEBA

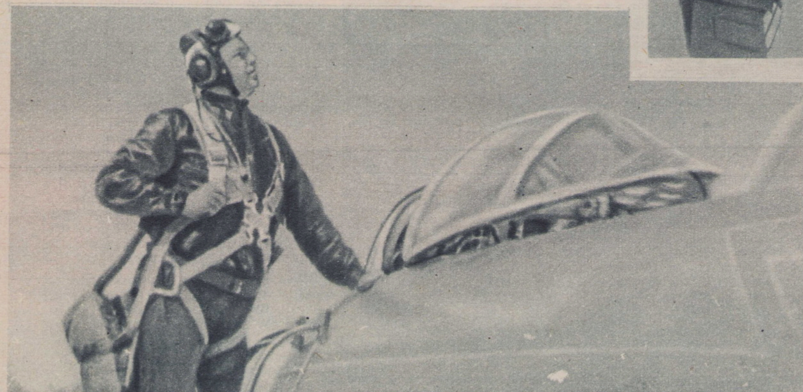


Zbiórka pilotów na lotnisku w celu wysłuchania rozkazu komendanta przed defiladą powietrzną.



Posługując się wyskalowaną siatką ekranu radiolokatora operator określa współrzędne celu powietrznego i natychmiast przekazuje je do działu operacyjnego. Tutaj pod kierunkiem oficera G. Timofiejewa powstaje obraz aktualnej sytuacji (u góry). Oficer pilot myśliwski, Bohater Związku Radzieckiego A. Postanow przed kolejnym lotem. (u dołu).





Trzej najlepsi lotnicy (od lewej): major B. Lebiedkin, kapitan N. Pisanienko i starszy lejtenant A. Dubinin, po bardzo dobrze wykonanym zadaniu dzielą się uwagami na temat wykonania manewru w celu zaatakowania celu powietrznego z dużej wysokości.
Foto: „Krylia Rodiny"

REPREZENTANTOM POLSKI POD ROZWAGĘ

Teodor Karaban, jeden z czołowych naszych modelarzy-sportowców, brał udział w roku ubiegłym w międzynarodowych zawodach w Moskwie jako pomocnik techniczny.

Obecnie, w związku ze zbliżającym się wyjazdem polskiej reprezentacji do Czechosłowacji, publikujemy uwagi kolegi Karabana w przekonaniu, że pomogą one w jak najbardziej sprawnym przygotowaniu naszych zawodników.

REDAKCJA

JUŻ niewiele czasu pozostało do międzynarodowych zawodów modeli latających, które w roku bieżącym odbędą się w Czechosłowacji. Zawody modelarskie z roku na rok prowadzone są na coraz wyższym poziomie. Zeszłoroczne zawody w Moskwie wykazały wspaniały poziom organizacyjny i przyniosły bardzo dobre wyniki. Kiedyś bywało, że model wykonywał przypadkowo trzyminutowy lot, obecnie do rzadkości należy niewykonanie lotu trzyminutowego.

Najłatwiejszą kategorią na starcie są niewątpliwie modele szybowców. Na starcie w Moskwie na przygotowanie modelu, zważenie i zmierzenie holu wyznaczono 5 minut. W kategorii tej nie było przypadku, ażeby zawodnik w wyznaczonym czasie nie wystartował. Przy starcie szybowcowym należy zwrócić uwagę na odpowiednio wytrzymały hol, dlatego, że starty mogą być prowadzone przy wietrze dochodzącym do 5 m/sek. W czasie takiej pogody zerwał się np. hol kol. Burego w Moskwie, a jego model wykonał gorszy w czasie lot od poprzednich. Uważam, że zawodnik powinien zaopatrzyć się w nawijak z dość dużą przekładnią, tak, by zwinięcie holu po starcie trwało zaledwie parę sekund. W czasie startu większej ilości modeli szybkie zwinięcie holu wybitnie pomaga w utrzymaniu należytego porządku.

Kategoria gumówek należy niewątpliwie do najtrudniejszych, dlatego warto się nad nią najwięcej zastanowić. Jak ostatnie doświadczenia wykazały, w kategorii tej przodują modele o napędzie składającym się z dwóch warkoczy gumy. Sam model, pomimo że musi posiadać doskonałe właściwości lotne, powinien być prosty w obsłudze. W warunkach startowych guma przed każdym startem musi być wyjęta z kadłuba i komisyjnie ważona.

Na zważenie gumy i modelu oraz powtórne jej zamocowanie w kadłubie (z gotowością wyjścia na start) wyznaczono w Moskwie około 8 minut. Ekipa nasza, pomimo, że „wyłaziła ze skóry" ledwie zdążyła w wyznaczonym czasie zmontować model kol. Niestoja. Model ten był bezsprzecznie najlepszy, jeżeli chodzi o właściwości lotne. Jednak obsługa nie była łatwa. Najgorszą sprawą było zamocowanie tylnej części kadłuba przy pomocy cienkich gumek ponapinanych na wystające łebki od szpilek. Zatłuszczenie rąk gliceryną stwarzało tu niebywałą trudność. Zwrócić należy więc szczególną uwagę, ażeby wszystkie mechanizmy jak: zębatki, łożyska, wolne biegi itp. — były bardzo starannie wykonane i dostatecznie mocne. Haczyki do zaczepiania gumy muszą gwarantować szybkie jej założenie i zdjęcie. Oddzielna część kadłuba musi być koniecznie łączona za pomocą sprężynowych zatrzasków, co gwarantuje niezawodność i szybkość montażu. Przeciągnięcie gumy przez kadłub odbywa się za pomocą patyka zakończonego haczykiem z drutu. Samo nakręcenie dwóch gum, podpalenie lontu i ustawienie na desce startowej trwało około czterech minut, tak że w razie kapotażu przy starcie powtórne nakręcenie tego samego lub drugiego modelu (o dwóch gumach) jest niemożliwe (!) Przy takim stanie rzeczy należy zwrócić szczególną uwagę na przygotowanie modelu oraz na sam start.

Modele silnikowe — to, jak wiadomo, silnik i sprawnie działający wyłącznik. Czas pracy silnika został ustalony do 15 sek. W danym przypadku rację bytu mają tylko wyłączniki mechaniczne. Model kol. Fałęckiego, dobrze latający na próbach, przez zepsucie się kranu paliwowego w czasie samych zawodów zajął słabe miejsce. W czasie zawodów widziałem u jednego z modelarzy moskiewskich wyłącznik podwójny, ważący zaledwie parę gramów, który jedną dźwignią zamykał dopływ paliwa (18 sek), a drugą dźwignią po trzech minutach włączał automat lądowania. Wyłącznik ten wykonywany był przez zegarmistrza.

Osobne zagadnienie stanowią modele na uwięzi. O ile we wszystkich wyżej omówionych kategoriach mamy równorzędne z innymi szanse, to w kategorii modeli na uwięzi sytuacja przedstawia się katastrofalnie. Prawie od trzech lat modelarze zagranicą stosują silniki ze świecami żarowymi, które przy odpowiedniej mieszance osiągają fantastyczne wprost moce i obroty. Używane u nas samozapłony należałoby dawno wycofać. Mamy na takie stwierdzenie wystarczające powody. Jeżeli w czasie zawodów w Moskwie modele zaopatrzone w silniki 5 cm³ ze świecą żarową osiągały prędkość 200 km/h, to nasze „dieselki" robiły zaledwie 160 km/h. Pomimo, że modele nasze były wypolerowane jak lustro, szybkości większej osiągnąć się nie udało. Jeżeli w tym roku modele powtórnie zaopatrzymy w „dieselki" (na co się poważnie zanosi), możemy być z góry przekonani, że kategorię tę przegramy!

W czasie prób na zawodach w Moskwie modelarze zagraniczni wykonali setki lotów, zaopatrzeni przy tym byli wspaniale w nowe rury, głowice i setki membran. Nasz reprezentant posiadał jedną rurę, wykonaną w dodatku z nieodpowiedniego materiału i... dwie (!) zapasowe membrany.

Praktyka uczy, że zawodnik musi posiadać co najmniej dwie nowe kompletne rury, do których będą dopasowane przynajmniej cztery głowice. Głowice te muszą być łatwe do odkręcania, tak, aby w razie przepalenia się blaszek nie zamieniać samych blaszek (które trzeba dokładnie ustawić), a zamienić całą głowicę! Konieczne jest ponadto magneto lub podręczny brzęczyk (iskrownik) z dobrze izolowanymi kablami, zaopatrzonymi na końcach w uchwyty do zaczepienia na świecy. Uchwyty te muszą być tak opracowane, że gdy silnik zapali — muszą się przez szarpnięcie kablem od razu wyczepić. Sama pompa (sprężarka) powinna być w swej dalszej części zaopatrzona w mały filtr, tak, by powietrze wychodzące z niej było czyste, a nie wdmuchiwało do gaźnika drobnych opiłków. Silnik powinien mieć na głowicy pokrowiec, który zabezpiecza przed kurzem. W lejki do nalewania benzyny należy wlutować bardzo drobną siatkę.

Na wystartowanie zwykle dysponuje się czasem 5 minut, tak że przy sprawnie działającym silniku nie jest to wcale rzeczą trudną, a w razie przerwania pracy silnika w pierwszych okrążeniach — zdąży się nawet powtórnie wystartować!

Z przykrością muszę jednak stwierdzić, że nasi modelarze budujący odrzutowce nie mają żadnych perspektyw poprawienia swoich wyników. Nie mają blachy żaroodpornej, blachy na membrany ani małej spawarki punktowej, która jedynie daje możliwości wykonania nowego silnika. Silnikowcy nie posiadają żadnego silnika ze świecą żarową ani paliw (methanol). Poziom ostatnich eliminacji, odbytych częściowo w Poznaniu i Lesznie, wypadł poniżej krytyki. Na trzy zgłoszone modele odrzutowe ani jeden nie wykonał lotów. (Zawal poza konkursem wykonał dwa loty — jeden 16, a drugi 20 okrążeń). Nad kategorią modeli na uwięzi należy się więc poważnie zastanowić, chociażby dlatego, że do niedawna słabi modelarze Bułgarii zaczynają nas w tych kategoriach doganiać. Pod względem estetyki modeli, pomocy startowych i samej dyscypliny byliśmy w czołówce. Jednak to jeszcze nie decyduje o zwycięstwie w imprezie międzynarodowej.

W zeszłym roku w Moskwie doznaliśmy przykrej porażki, lecz wywieźliśmy bogate doświadczenia. Starajmy się jeszcze w ostatnich tygodniach przed kolejnymi zawodami międzynarodowymi przygotować jak najlepiej.

TEODOR KARABAN



Z zawodów międzynarodowych w Moskwie w r. 1954: Na start modele silnikowe! Instruktor Anania Moldoveanu (Rumunia) pomaga członkom swojej ekipy w przygotowaniach startowych.



Moskwa — 1954 r. Ostatnie obroty i za chwilę wystartuje węgierski model z napędem gumowym.

W 12 DNI – 3 DIAMENTY

TADEUSZ MALINOWSKI

WARUNKI 10 czerwca były kiepskie. Zresztą, nim oceniłem sytuację przelotową, meldowałem się trzy razy nad taśmą. O 11,15 poleciałem na trasę. Nad granicą wszedłem w chmurę, która na 3000 m rozpadała się, pozostawiając mi w spadku lekkie oblodzenie kabiny i skrzydeł. Przed sobą miałem cirrostratus, a w dole Wałbrzych. Do Wrocławia przybyłem z wiatrem w ogon. Miasto minąłem na 800 m i dopiero 15 km za nim przeżyłem chwile pełne napięcia, szukając bezskutecznie noszeń.

Nagle nad torem kolejowym zauważyłem ledwie dostrzegalny słup pyłu. Ziemia była blisko, niecałe 100 m. Krążyłem wstrzymując oddech. Wtem ożył wariometr. Szybowiec w noszeniu 1—2,5 m/sek zaczął się windować. Wreszcie mogłem odsapnąć na 1200 m. W dali widać było chmury.

Wiatr uparcie spychał mnie w lewo, więc leciałem brzegiem szlaku cumulusów. Przed Łodzią ponownie wisiałem na 200 m. Dopiero po kilkunastokilometrowej gimnastyce trafiłem na cumulusy, które jednak wydały mi się stare. Potem przeskoczyłem 50 km bez krążenia. I wtedy zacząłem wierzyć, że osiągnę cel. 20 km przed Warszawą z 700 m wykręciłem 1400 m. Okęcie powitało mnie silnym opadaniem. Nie szkodzi, cel — osiągnę! W locie ślizgowym na Gocław odczuwałem głębokie wzruszenie. Nad lotniskiem wykonałem przewrót, otworzyłem hamulce i podszedłem do lądowania. Wreszcie szybowiec przystanął, zapanowała cisza. Zegarek wskazywał 15,52. „Laminara" otoczyli piloci, a jedna z szybowniczek złożyła mi gratulacje i wręczyła kwiaty. To był mój trzeci, tym razem polski diament — powiedział Jaroslav Kumpost.

Trzeba Wam wiedzieć, że Kumpost jest jednym z 39 zawodników, którzy brali udział w II Krajowych Zawodach Szybowcowych (CSR) we Vrchlabi (22.5 — 12.6). Zawody te otworzył ppłk Karol Grepl, poczem Vera Spidlova w imieniu startujących złożyła ślubowanie. Po części oficjalnej odbyły się pokazy lotnicze, zakończone skokami spadochronowymi. Następnego dnia (23.5) w przelocie docelowym na trasie Vrchlabi — Nitra (312 km) zwyciężył V. Zejda — 59,9 km/h. Drugim był M. Janek — 56,8 km/h, a trzecim F. Smehyl — 56,3 km/h. We wtorek zawodnicy witali konstruktorów gottvaldowskich, którzy zaprezentowali nowy prototyp samolotu do holowania: Z-226 „Bohater". Jest to ewolucja Z-126 (w pierwszych lotach z dwumiejscowym „Pionyrem" Z-226 osiągnął wysokość 1 000 m w czasie 5,5 min. Szczegóły w następnych numerach „Skrzydlatej"). Szeroko dyskutowano o zaletach nowego szybowca „Sohaj 3-XI-425", na którym startuje L. Haza. Jest to ulepszony „Sohaj", różniący się od poprzednich m. in. kabiną w obrysie kadłuba oraz dłuższymi skrzydłami.

Dnia 25.5 w konkurencji trójkąta 100 km: Vrchlabi—Jiczin—Hodkovice—Vrchlabi pierwsze miejsce zajął Kumpost — 52,9 km/h, drugim był V. Zejda — 42,2 km/h, a trzecim J. Sebesta — 41,0 km/h. Następnego dnia w docelówce: Vrchlabi—Gottvaldovo (200 km) zwyciężył ponownie Kumpost, ustalając nowy rekord krajowy — 62,5 km/h. Drugim był M. Janek, a trzecim J. Sebesta. Również dnia 27.5, ale tym razem jako jedyny — przeleciał Kumpost trasę Vrchlabi—Opocno—Vrchlabi (102 km), ustanawiając wynikiem 44,5 km/h rekord krajowy. Dnia 30.5. w docelówce: Vrchlabi—Tabor (152,5 km) zwyciężył J. Sebesta — 85,3 km/h (nowy rekord CSR). Drugim był Kasparovsky — 76,4 km/h, a trzecim M. Svoboda — 69,4 km/h. Warto dodać, że z 39 startujących cel osiągnęło 25, w tym dwie pilotki: V. Slechtova i A. Ekertowa. Ta ostatnia ustanowiła krajowy rekord kobiecy wynikiem 50,3 km/h. W tym to właśnie dniu między innymi szybownikami, którzy uzyskali przewyższenie 3 000 m i 5 000 m, był Jarosław Kumpost...

— W rotorze osiągnąłem 2 500 m. Między Vrchlabi i Czarną Górą natrafiłem na noszenie 3 m/sek. a nad Karkonoszami wykręciłem 4 000 m. Do sześciu tysięcy metrów noszenia dochodziły do 10 m/sek. 500 m wyżej przerwałem lot — nie miałem aparatu tlenowego, który trudno jest umieścić w „Laminarze". Tak więc przewyższeniem 5 500 m zdobyłem swój pierwszy diament — opowiada szybownik czechosłowacki.

Dnia 31.5 ogłoszono docel prędkościowy: Vrchlabi—Szentes (Węgry — 560 km), około 150 km za Budapesztem. Ale oddajmy głos Kumpostovi:

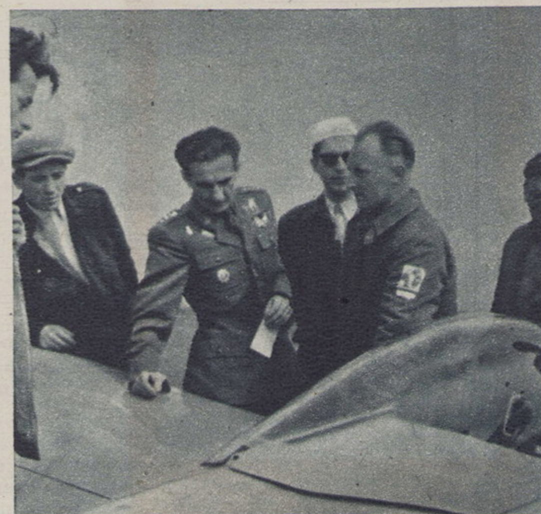
— Zameldowałem się około godz. 9.30. Warunki — na ogół były dobre, ale w dali na niebie wisiał „kit". Nad Górami Orlimi miałem 100 m. Później chwyciłem noszenie i chodząc od chmury do chmury w okolicy Trebovou wycisnąłem 1 200 m, a między Brnem i Vyskovem już 1 600 m. Minąłem Kunovice, Javorzynę i Białe Karpaty. Od Vahna do Nowego Zamku spadłem do 150 m, przeżywając denerwujące momenty, choć zaledwie kilka kilometrów dzieliło mnie od cumulusów. Gdy je złapałem, przelot 500 km mógł być realny. Dopiero w pobliżu Komarna n/Dunajem wykręciłem 1 800 m, a potem 2 000 m. Około 16.00 minąłem Dunaj i po 40 minutach lotu podziwiałem piękną panoramę Budapesztu. W godzinę później w 5-metrowym noszeniu osiągnąłem 2 400 m.

Za Keckemetem miałem już pewność, że jestem pierwszym szybownikiem czechosłowackim, który przeleciał 500 km. Po kilku minutach wleciałem w obszar bezchmurny. Nie było noszeń, wysokość topniała nieubłaganie. Przede mną pojawiła się rzeka Cisa. Traciłem wysokość coraz bardziej, bez żadnej nadziei na dalszy lot. Lądowałem o 18.15 tuż przy rzece w pobliżu wioski Lakitölek, przelatując 526,5

dalszy ciąg na str. 13



Jaroslav Kumpost w kabinie swego „Laminara". Na kadłubie szybowca widnieje rysunek syreny, napis — Warszawa i data wykonania przelotu 10.VI.55 r.



Na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego — po przylocie z Vrchlabi. Miły gość w rozmowie z kierownikiem klubu kpt. Stanisławem Derewińskim.

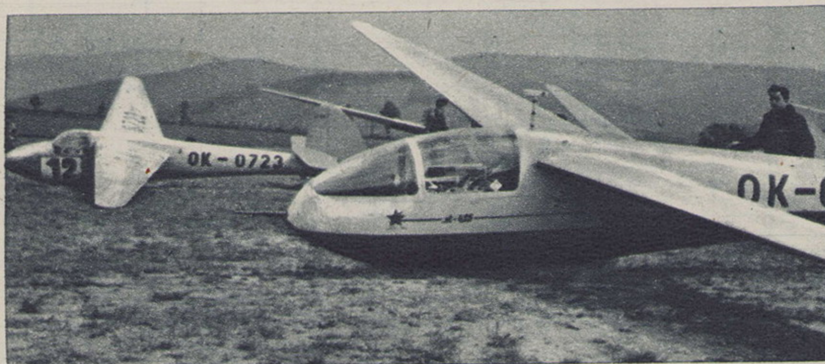
Moje přistání ve Varšavě nebylo pro
mne přistáním mezi neznámé lidi,
ale znamenalo setkání se s mnoha zná-
mými plachtaři varšavského aeroklubu
Mám velkou radost, že to byla právě
Varšava, kde jsem vykonal svůj třetí
diamant do odznaku zlatého „C".
Jaroslav Kumpost
Varšava 10.6.55.

Moje lądowanie w Warszawie nie było dla mnie lądowaniem wśród nieznanych ludzi, lecz spotkaniem z wieloma znanymi szybownikami Aeroklubu Warszawskiego. Dlatego też jestem bardzo uradowany, że właśnie w Warszawie zdobyłem swój trzeci diament do Złotej Odznaki Szybowcowej.
JAROSŁAW KUMPOST

Z prawej: Zwiedzanie Warszawy. Jaroslav jest bardzo wrażliwy na piękno architektury, to też z przyjemnością ogląda każdy zakątek Placu Zamkowego. Poniżej: — Widzisz, to jest nasza sławna „wuzetka" — mówi Pela Majewska do Jaroslava — Aleja Generała Karola Świerczewskiego — „Waltera".
Foto: St. Jaśko (4)



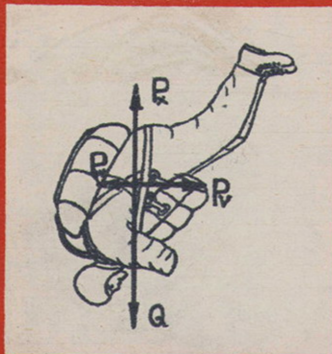




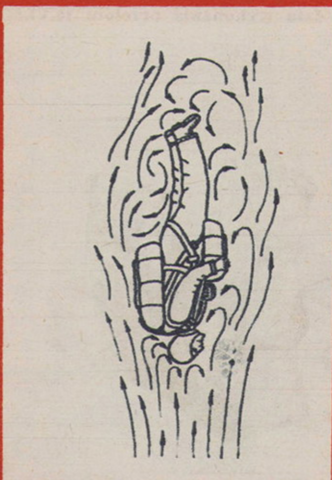
Tak wygląda nowy typ czechosłowackiego szybowca wyczynowego „Sohaj 3 — XI—425", na którym latał we Vrchlabi zawodnik L. Haza.
Foto: K. Masojidek

AERODYNAMIKA SPADOCHRONU I SKOCZKA (3)

TADEUSZ KWAK



Rys. 9. Siły działające na ciało skoczka po opuszczeniu samolotu.


Rys. 10. Zaburzenie powietrza przez ciało skoczka podczas jego spadania.

Ustalimy empiryczny związek między powierzchnią czaszy, a jej pionowym rzutem, który będzie miał praktyczne znaczenie dla obliczeń. Powierzchnię czaszy określa nam wzór:

$$F = 2\pi\ R_h \qquad (8)$$

F (m) = powierzchnia czaszy
D = 2R (m) = średnica kuli (rys. 8)
h (m) = wysokość czaszy

Na podstawie pomiaru kilku spadochronów znaleziona została zależność między średnicą, a wysokością czaszy:

$$h = 0,655\ r \qquad (9)$$

d = 2r (m) = średnica spadochronu (średnia rzutu pionowego czaszy spadochronowej).

Z twierdzenia Pitagorasa otrzymujemy:

$$r2 + h2 = 2R_h \qquad (10)$$

Po podstawieniu wzoru (10) do wzoru (8) uzyskamy nowy wzór na powierzchnię czaszy:

$$F = (r^2 + h^2) \qquad (11)$$

Powierzchnia pionowego rzutu czaszy wyraża się wzorem:

$$S = \pi\ r^2 \qquad (12)$$

Mamy więc trzy równania (9, 11, 12) o trzech niewiadomych (S, r, h), z których wyznaczamy powierzchnię rzutu czaszy w funkcji powierzchni czaszy.

$$S = 0,70F \qquad (13)$$

Wzór powyższy można stosować dla celów praktycznych. Jest on bowiem tylko wzorem doświadczalnym.

Przykłady

1. Wyznaczyć prędkość opadania na spadochronie ST-1

Dane:

$$Q = 85\ kG$$
$$q = \frac{1}{8}\ \frac{kG\ sek^2}{m^4}$$
$$F = 56\ m^2$$
$$C_x - 1,28$$

Obliczone:

$$S = 0,70F = 0,70 \cdot 56 = 29,2\ m^2$$
$$Q = \frac{1}{2}\ q\ SV^2Cx$$
$$V = \frac{2\ Q}{qS\ Cx} = \frac{2.85}{\frac{1}{8}\ 29,2.1,28} = 5,2\ m|sek$$

2. Wyznaczyć prędkość opadania na spadochronie PD-6

Dane:

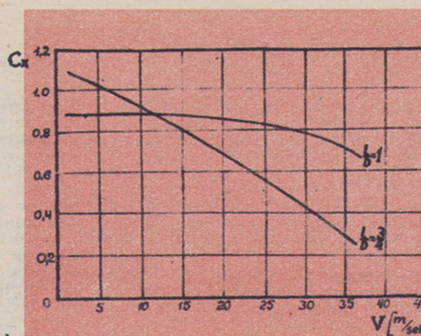
$$Q = 85\ kG$$
$$q = \frac{1}{8}\ \frac{kG\ sek^2}{m^4}$$
$$F = 62\ m^2$$
$$Cx = 1,28$$

Obliczone:

$$S = 0,70F = 0,70.62 = 43,5\ m^2$$
$$V = \sqrt{\frac{20}{qSCx}} = \sqrt{\frac{2.85}{\frac{1}{8}.43,5.1,28}} = 4,94\ m/sek$$

Aerodynamika i kinematyka ciała skoczka spadającego z zamkniętym spadochronem

Opór człowieka spadającego jest trudny do uchwycenia. Tutaj należy opierać się wyłącznie na doświadczeniach przeprowadzonych z manekinami w tunelach aerodynamicznych oraz w atmosferze. Ciało skoczka jest bardzo nieregularne i pozbawione wyraźnych kształtów aerodynamicznych. Posiada wystające kończyny (ręce, nogi) oraz przyczepiony spadochron, co pogarsza opływ, powoduje tworzenie się warstwy burzliwej i utrudnia wyznaczenie oporu. Gładkość powierzchni ubrania i wyposażenia



Wykres 1. Współczynniki oporu modelu spadochronowego w zależności od prędkości strug powietrza (L — długość linek, D — średnica modelu).

skoczka jest inna w każdym miejscu, stwarzając różny opór tarcia. Najważniejszą jednak przyczyną trudności związanych z wyznaczaniem współczynnika oporu ciała skoczka oraz powierzchni oporu czołowego jest zmienność pozycji ciała i wykonywanie najrozmaitszych figur w czasie opadania. Po opuszczeniu samolotu skoczek ulega momentowi obrotowemu i przechodzi w koziołkowanie. Przy małych opóźnieniach nie ma stałego położenia, trudno więc wyznaczyć tu właściwy jego opór oraz dobrać odpowiedni przekrój ciała. Prócz tego po wyskoku oddziaływuje na skoczka siła prędkości samolotu i siła wiatru (rys. 9).

Dla skoczka prowadzącego ciało w ustalonej pozycji, która występuje podczas skoków z opóźnionym otwarciem spadochronu, opór jego można wyznaczyć drogą doświadczalną nawet bardzo dokładnie.

Ciało skoczka, spadającego w poziomej pozycji, w przybliżeniu można uważać za walec eliptyczny ze sterczącymi członami, wystawionymi dla uzyskania odpowiedniego stylu prowadzenia, np. ręce przy „jaskółce").

Chcąc określić opór skoczka musimy zbadać charakter opływu jego ciała przez strugi powietrza (rys. 10). W tym celu wyliczamy liczbę Reynolds'a skoczka przyjmując średnią jego cięciwę. 1 = 0,5 m = pozycja pozioma oraz średnia prędkość spadania v = 40 m/sek (wysokość skoku h = 1 000 m).

$$Re = \frac{v.1}{\upsilon} = \frac{40.0,5}{15,72.10-6} = 12,7.10^5$$

Współczynnik lepkości kinematycznej powietrza (v) na wysokości 1 000 m wynosi $15,72.10^{-6}\left[\frac{m^2}{sek}\right]$

Widzimy bowiem, że opływ skoczka jest zakłócony i posiada duży obszar burzliwości, gdyż Re skoczka jest znacznie większe od 2 . 10, która to wielkość charakteryzuje opływ burzliwy walca.

Idealny walec kołowy o gładkiej powierzchni, o nieskończonym stosunku jego długości do średnicy, posiadałby współczynnik oporu Cx = 0,35. Ciało skoczka z powodu nieco odmiennego kształtu od idealnego walca (skończonego stosunku jego długości do szerokości, ostrych przejść i załamań, nieregularnego kształtu), z powodu szorskiej powierzchni ubrania, wyposażenia, a także wystających kończyn oraz części ekwipunku, posiada opór prawie dwukrotnie większy. Całkowity opór skoczka powiększa jeszcze opór interferencyjny wystających kończyn oraz części wyposażenia. Współczynnik oporu skoczka ustalony drogą pomiarów, obliczeń i statystyki — zawarty jest w granicach Cx = 0,74 ÷ 0,80.

Z prawa Newtona o powszechnym ciążeniu wynika istnienie siły ciężkości, a mianowicie: między ziemią o masie M i dowolnym ciałem o masie m istnieją siły wzajemnego przyciągania. Są one wprost proporcjonalne do mas, a odwrotnie proporcjonalne do kwadratu ich wzajemnej odległości.

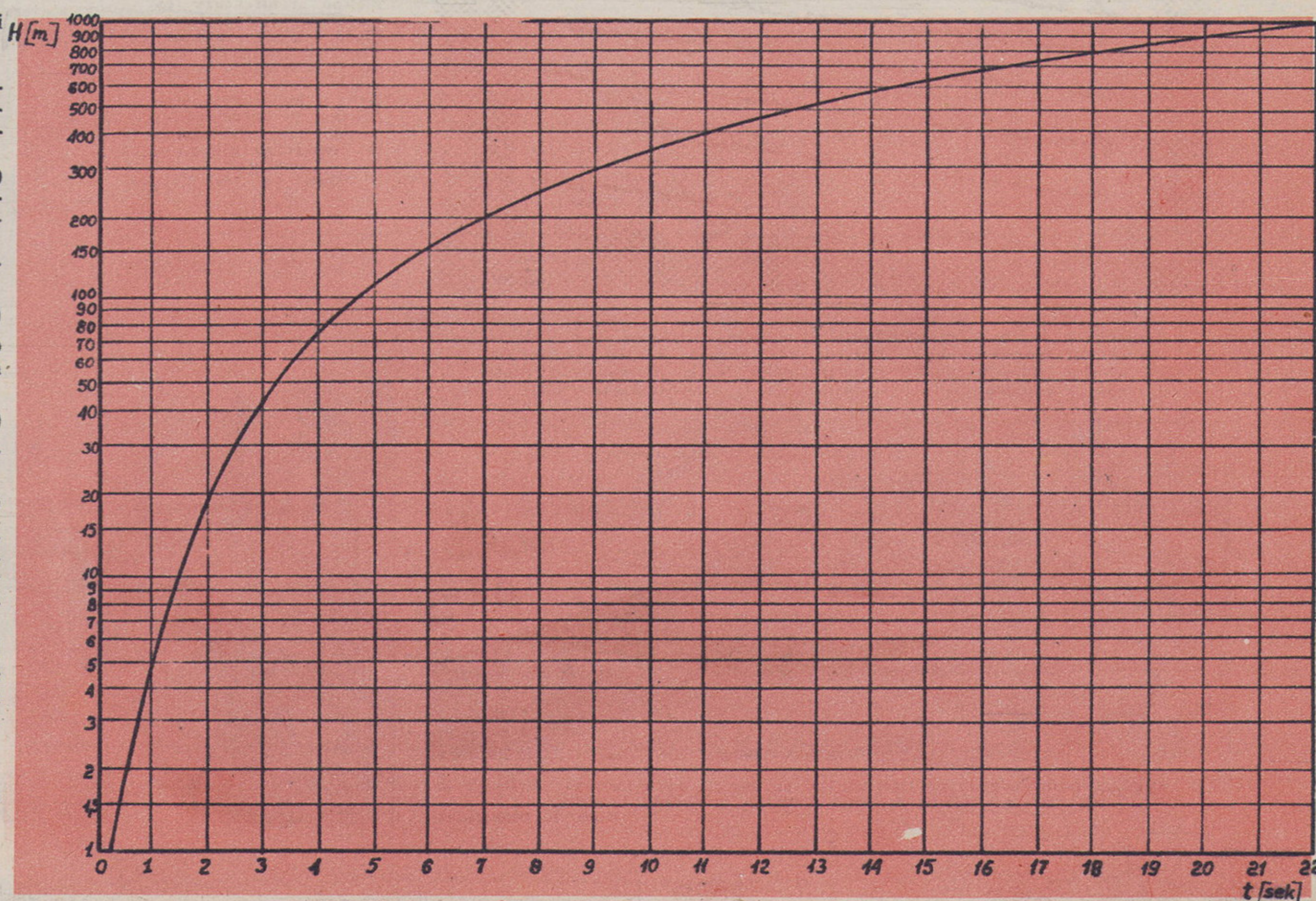
$$Q = k \cdot \frac{M \cdot m}{R^2} \qquad (14)$$

R = w przybliżeniu promień ziemi
M = masa ziemi
m = masa ciała
Q = siła ciężkości
k = współczynnik grawitacji

Uwaga: jednostki w układzie cgs

(cdn)

Wykres 2. Droga spadania skoczka w funkcji czasu (H = 1000 m, Q = 90 kG).



GROŹNA WADA SAMOLOTU – PŁASKI KORKOCIĄG

W sierpniu ub. r. miał miejsce w Lucernie (Szwajcaria) niezmiernie rzadki wypadek wpadnięcia samolotu w płaski korkociąg, z którego założe nie udało się maszyny wyprowadzić. Wypadkowi towarzyszyły następujące okoliczności:

Pilot R. miał wykonać swój pierwszy w życiu lot na akrobację z instruktorem Z., na samolocie Levente II. Zadanie lotu zostało dokładnie omówione przed startem, umówiono również znaki porozumiewawcze, ponieważ samolot nie posiadał awiofonu. Zgodnie z porozumieniem, na wysokości 1 200 m pilot R. rozpoczął wykonywanie programu akrobacyjnego od wprowadzenia w korkociąg przez przeciągnięcie samolotu, wychylenie steru kierunkowego w lewo i lekkie skrzyżowanie lotek (wychylenie drążka w prawo). Samolot wszedł w korkociąg, który od początku wydawał się nienormalny. Kiedy po 2 zwitkach nie nastąpiło umówione wyprowadzenie, instruktor przejął sterowanie. Początkowo wydawało mu się, że uczeń sprzeciwia się jego próbom wyprowadzenia, wywierając nacisk na drążek i pedały. Po kilku dalszych zwitkach stery jak gdyby „zwiotczały", nie dając żadnej reakcji, mimo pełnych wychyleń. Również kilkakrotne włączanie i wyłączanie maksymalnych obrotów silnika pozostało bez jakiegokolwiek wpływu na przebieg korkociągu — samolot kręcił się nadal w położeniu prawie płaskim (bez pochylenia w przód). Na małej wysokości nad ziemią instruktor zdecydował się na opuszczenie samolotu, rozpiął pasy i wysiadł z kabiny, wzywając ucznia do skoku. Zepchnięty przez napór powietrza uderzył mocno nogą o zastrzał samolotu, lecz odpadł od niego szczęśliwie i otworzył spadochron. Tymczasem samolot z uczniem, który nie podjął żadnej próby ratowania się, przestał wprawdzie wykonywać płaski korkociąg, lecz przeszedł w stromą spiralę i w położeniu „żyletkowym" wpadł na las. Uczeń zginął na miejscu.

Jak wykazały dochodzenia, samolot szkolno-treningowy Levente II, zbudowany podczas wojny w Budapeszcie, krótko przed wypadkiem poddany był generalnemu remontowi, podczas którego wymieniono silnik i podwozie. Po remoncie samolot wykonał około 50 godzin lotów, przy czym wykonano na nim ogółem około 120 prawidłowych korkociągów. Zachowanie smolotu w akrobacji i jego stan techniczny nie dawały powodu do zastrzeżeń. Wypadek miał miejsce przy zupełnej ciszy i dobrej widoczności, zatem również pogoda nie miała prawdopodobnie żadnego wpływu na tragiczny przebieg lotu.

Instruktor Z. zeznał, że wprowadzenie w korkociąg przez ucznia wykonane było całkowicie poprawnie i zgodnie z omówieniem. Już w pierwszych zwitkach uczeń zorientował się, że samolot zachowuje się nieprawidłowo i usiłował przywrócić mu właściwe położenie. Wówczas prawdopodobnie odczuł interwencję instruktora i puścił stery. Siedząc w drugiej kabinie musiał widzieć wysiadającego instruktora i jego znaki, jednak nie uczynił nic, by się uratować na spadochronie, a po przejściu samolotu w stromą spiralę nie skorzystał z tego, by wyprowadzić go do lotu normalnego, co miało wszelkie szanse powodzenia pomimo małej wysokości.

Ze swej strony instruktor oświadczył, że zdecydował się na skok ze spadochronem dopiero po wyczerpaniu wszelkich znanych mu sposobów przerywania płaskiego korkociągu i w obliczu bezpośredniego niebezpieczeństwa, spowodowanego bliskością ziemi.

Korkociąg płaski — przyczyna wypadku w Lucernie — jest figurą na ogół mało znaną i dotychczas niezupełnie wyjaśnioną. Oto jego cechy charakterystyczne:

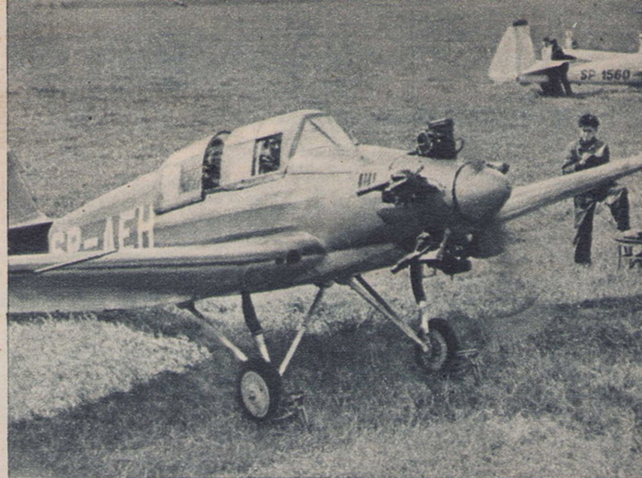
a) Płaskim nazywa się korkociąg o nieznacznym pochyleniu osi podłużnej płatowca i małym przechyleniu poprzecznym do wewnątrz korkociągu. Oś obrotu jest pionowa i przecina się w przybliżeniu z osią podłużną płatowca, w pewnej odległości przed śmigłem.

b) Płatowce, które na ogół trudno wchodzą w korkociąg normalny, mają skłonność do korkociągu płaskiego w większym stopniu, niż płatowce wykonujące łatwo normalny korkociąg.

c) Największe prawdopodobieństwo wpadnięcia w korkociąg zachodzi podczas nieprawidłowego wykonywania figur akrobacji. Zwykłe przeciągnięcie i utrata szybkości rzadko prowadzą do płaskiego korkociągu.

d) Skrzyżowanie sterów na ogół sprzyja płaskiemu korkociągowi, mimo pewnych wyjątków od tej zasady. Stery skrzyżowane zapobiegają bowiem przechyleniu się płatowca do wewnątrz i przez to utrzymują płaskie położenie. Trudności wyprowadzenia pochodzą stąd, że stery wysokości i kierunku wykonując ruch obrotowy zacieniają się wzajemnie (w sensie aerodynamicznym) i przez to tracą swą skuteczność. Im mniejsze pochylenie podłużne — tym mniejsza skuteczność sterów, aż do zupełnego braku reakcji na pełne wychylenie sterów.

e) Dla płatowców o lotkach nieodciążonych masowo jako najskuteczniejszy sposób wyprowadzenia z płaskiego korkociągu uważa się energiczne, rytmiczne wychylanie lotek przez wychylanie drążka do wewnątrz korkociągu. Każde takie wychylenie powoduje impuls dynamiczny (uderzenie), przechylające skrzydło nieco do wewnątrz korkociągu, co sprzyja przejściu płatowca w normalny, łatwy do przerwania korkociąg. W wypadku w Lucernie nie próbowano jednak tego sposobu, ponieważ instruktor nie był poinformowany o jego skuteczności. Znamiennym szczegółem jest natomiast przerwanie płaskiego krokociągu pod wpływem uderzenia stosunkowo niewielkiej masy ciała skoczka o zastrzał samolotu.



Przed startem do lotu na akrobację.
Foto: B. Koszewski

Niebezpieczeństwo płaskiego korkociągu zmusza do szczegółowych badań samolotów, pod względem ich własności w korkociągu. Badania te przeprowadzane są najpierw na modelu, w specjalnym pionowym tunelu aerodynamicznym, następnie zaś na prototypie, w ramach normalnego programu prób. Mimo znacznych kosztów próby te są konieczne, gdyż dzięki nim współczesne samoloty wolne są od jednej z najgroźniejszych wad — płaskiego korkociągu.

(Wg „Schweizer Aero Revue" opracował **A. Z.**)



Jaroslav Kumpost (w środku), Pela Majewska i autor artykułu przed Pałacem Kultury i Nauki.
Foto: St. Jaśko

ciąg dalszy ze str. 11

km. Jak później dowiedziałem się — J. Hollanovi, który siadał o godz. 20.05 w odległości 25 km od Keckemetu, zabrakło do pięćsetki jedynie 9 km. Aha... w Budapeszcie spotkałem G. Mezö — zakończył „pięćsetkową" opowieść Kumpost, tym razem o węgierskim diamencie.

Czas na zawodach płynął szybko. Następną konkurencją był przelot po trasie trójkąta 100 km: Vrchlabi—Jiczin—Hodkovice—Vrchlabi. Cel osiągnęło 11 szybowników. Pierwsze miejsce zajął Kumpost — 63,5 km/h, drugim był M. Janek — 55 km/h, a trzecim J. Sonc — 49,3 km/h. Tego dnia V. Spidlova ustanowiła rekord krajowy — 46,5 km/h (poprzedni należał do Hollanovej — 29,4 km/h).

W sobotę szybownicy gościli najstarszego pilota i pioniera lotnictwa CSR Evżena Cihaka, liczącego 70 lat. Opowiadał on zawodnikom o początkach lotnictwa, o pierwszych swoich lotach. Następnego dnia w konkurencji akrobacji szybowcowej, którą oglądało około 30 tys. widzów przybyłych na lotnisko, zwyciężył Kumpost. Z pilotek najlepszą była V. Slechtova.

Konkurencja: Vrchlabi—Radnost—Vrchlabi (460 km) nie została zaliczona. Słabe warunki meteo na trasie uniemożliwiały pilotom dokonanie przelotu. W dwa dni później (9.6.) w docelu Vrchlabi—Brno (170 km) pierwsze miejsce zajął J. Hollan, drugie — M. Janek. Podczas lotu zawodnicy musieli pokonać silny czołowy wiatr, dochodzący do 12 m/sek. Dlatego też do Brna przyleciało zaledwie siedmiu pilotów.

10 czerwca szybownicy wylecieli na trasę docelu: Vrchlabi—Warszawa (410 km). W miarę dobrych warunków piloci mieli zameldować się nad lotniskiem Gocław i lecieć na przelot 500 km. I tej konkurencji nie punktowano, ze względu na przylot jedynie Kumposta (według regulaminu powinno przylecieć przynajmniej dwóch zawodników). Dlatego też kierownictwo, zajęte ściąganiem szybowców oraz zbliżającym się zakończeniem zawodów, postanowiło nie rozgrywać ostatniej konkurencji.

Na pewno miłośnicy szybownictwa chcieliby wiedzieć coś więcej o Jarosławie. Otóż Kumpost, urodzony w 1924 r. we Vidni, już od najmłodszych lat buduje modele latające. W 1945 r. rozpoczyna szkolenie szybowcowe. W Mlada Boleslavi kończy dwuletnią techniczną szkołę lotniczą. W 1948 posiada już srebrną odznakę. Służbę wojskową odbywa jako mechanik lotniczy. Od 1950 r. jest instruktorem szybowcowym we Vrchlabi. W dwa lata później ma już uprawnienia pilota samolotowego. W 1953 r. bierze udział w I KZSzyb, zajmując na „Laminarze" 3 miejsce. W roku następnym zdobywa złotą odznakę. Na MZS był najlepszym z Czechosłowaków, ustanawiając rekord CSR (trójkąt 100 km — 65,1 km/h). W tegorocznej ankiecie na najlepszych szybowników, ogłoszonej przez „Kridla vlasti", uzyskał pierwsze miejsce spośród 40 pilotów — ilością 9 809,5 pkt. Obecnie jest kierownikiem wyszkolenia w Centralnej Szkole Szybowcowej we Vrchlabi. II KZSzyb przyniosły mu piękny sukces. W ciągu 12 dni zdobył 3 diamenty — wszystkie na „Laminarze" OK-8731. Kumpost uprawia kilka dyscyplin sportu, interesuje się także fotografiką.

W czasie pobytu w Polsce był gościem Aeroklubu Warszawskiego. Rozmawiał z pilotami, zwiedzał Warszawę, zachwycając się rozmachem jej budowy, a Polskie Radio przeprowadziło z nim wywiad. Ponadto pytał o znanych mu pilotów, interesował się sprzętem, dyskutował z instruktorką Pelą Majewską, z którą w roku ubiegłym latał we Vrchlabi. Właśnie wtedy, gdy żegnałem się z nim, powiedziałem: przyleć do Warszawy, będziesz miał przynajmniej za sobą docel! Ściskając mi dłoń Jaroslav odrzekł: To nie takie proste, pomyślę nad tym. Minęło przeszło pół roku. I gdy teraz zobaczył mnie na lotnisku, powiedział krótko z uśmiechem: Przyleciałem. Przyleciał samotnie do Warszawy, mało mówiący o sobie, uparty entuzjasta latania, dodając nowego blasku skrzydłom swojej ludowej ojczyzny.

— Cieszę się, że właśnie w Polsce mam wielu przyjaciół, że między wami jest mi tak dobrze jak u siebie. W Lesznie nauczyłem się patrzeć nieco inaczej na technikę latania. Myślę, że moje ostatnie osiągnięcia są także wynikiem doświadczeń z MZS, a przede wszystkim polskiej taktyki przelotów prędkościowych oraz stylu latania. Pragnę latać tak, jak latają polscy szybownicy — zakończył rozmowę.

Po serdecznym pożegnaniu Kumpost zajął miejsce w ciasnej kabinie niebieskiego „Laminara". Start, zespół rusza. Piloci wymachują podniesionymi rękami. Po nabraniu wysokości „CSS" skierował się na południowy-zachód, holując „nowoupieczonego diamenciarza".

Za Karkonoszami z niecierpliwością oczekiwano powrotu z Polski zwycięzcy II KZSzyb — Mistrza Sportu i Szybowcowego Mistrza CSR na 1955 r. Jaroslava Kumposta, bo i te tytuły czekały na niego po wylądowaniu we Vrchlabi.



Czytelnicy o „Skrzydlatej”

Wiele listów omawiających treść i szatę graficzną „Skrzydlatej Polski” nadsyłają oprócz stałych korespondentów nasi czytelnicy. Listy te, dokładnie przez nas przeczytane — wszystkie w jakiejkolwiek bądź formie bierzemy pod uwagę przy redagowaniu pisma. Może nie zawsze udaje nam się zaspokoić życzenia odbiorców, bo jedni chcieliby w „Skrzydlatej” więcej artykułów technicznych, inni reportaży z życia pilotów, jeszcze inni wiadomości zagranicznych i idąc za głosem jednych, narażamy się akurat drugim.

Zdarza nam się jednak natrafić czasem na gust sympatyków lotnictwa, a na dowód tego zamieszczamy fragment listu kol. Bolesława Nowaka z Lipnicy (woj. rzeszowskie):

„...prenumeratę „Skrzydlatej” otrzymuję punktualnie. Znajduję w niej wiele ciekawych artykułów z dziedziny lotnictwa oraz pracy konstruktorskiej. Nie widzę w tym czasopiśmie artykułów nudzących... Sądząc także po wypowiedziach innych czytelników stwierdziłem, że pismo jest ciekawe i popularne nie tylko wśród lotników i konstruktorów, ale z zapałem też czyta go młodzież. A wszystko to, co się tak harmonijnie równoważy, należy zawdzięczać redakcji, która dba, aby czasopismo było popularne tak w mieście jak i na wsi...”

Nie zdziwi nas, jeśli niektórzy z Czytelników nie podzielą opinii kol. Nowaka. Bowiem każdy w piśmie szuka uzupełnienia swoich wiadomości i zaspokojenia własnej ciekawości. Aby zatem „Skrzydlata” jeszcze bardziej sprostać mogła wymaganiom swoich Czytelników, prosimy o śmiałe nadsyłanie w listach do redakcji uwag odnośnie poszczególnych numerów, a także życzeń: na jakie tematy chcielibyście czytać więcej artykułów w Waszym tygodniku lotniczym.

LOT DO STREFY

JUTRO lecę z instruktorem Markiem na pierwszy lot zapoznawczy do strefy. Długo marzyłem o lotnictwie, o lataniu. Teraz moje marzenia zaczynają być realne. Przed dwoma tygodniami ukończyłem Szkołę Szybowcową, w której nauczyłem się latać na szybowcach. Jutro natomiast jako uczeń-pilot siądę za sterem „Junaka-2”. Wizja pierwszego lotu nie pozwala mi zasnąć. Gdy zasypiam, śnią mi się samoloty. Z marzeń przywołuje mnie do rzeczywistości donośny głos dyżurnego.

Po śniadaniu wyjeżdżamy na lotnisko. Na miejscu wyciągamy samoloty. Mechanicy zapuszczają silniki. Donośny warkot radośnie brzmi w ciszy poranka.

— Samolot gotowy do lotu! — melduje instruktorowi mechanik Gad.

Instruktor przystępuje do przeglądu, a nie znalazłwszy żadnej usterki, podpisuje odbiór maszyny i zwraca się do mnie:

— Zakładaj spadochron i siadaj do samolotu!

Potem zajmuję miejsce w kabinie, podłączam przewód awiofonu i zamykam limuzynkę. Kołujemy na start — brzmi w uszach wyraźny głos instruktora. Startowy unosi białą chorągiewkę. Maszyna rusza z miejsca tocząc się coraz szybciej. Jesteśmy w powietrzu. Pod nami czerwone plamy gruzów, z lewej wstęga Odry. Jeden zakręt, drugi i kurs do strefy. Instruktor pokazuje mi charakterystyczne punkty orientacyjne naszej strefy, wskazuje w jakim kierunku znajduje się lotnisko. W międzyczasie patrzę na wysokościomierz: wysokość 1 000 m. Wykonuję kolejny zakręt, instruktor zwraca mi uwagę na następstwa brutalnego obchodzenia się ze sterami. W tej chwili walimy się w korkociąg, a ziemia zbliża się coraz szybciej. Po kilku zwitkach „Junak” przechodzi do lotu ślizgowego.

— Jak się czujesz? — pada pytanie.

— Bardzo dobrze — odpowiadam.

— Gdzie jest lotnisko? — mówi instruktor. Szybko rozglądam się i ręką wskazuję prostokąt lotniska. Bierzemy kurs powrotny. Silnik pracuje równo, a mnie rozpiera radość. Chce mi się śpiewać. Na wysokości 300 m wchodzimy w krąg i po ostatnim zakręcie zniżamy się coraz bardziej — 80, 60, 50, 40 metrów.

— Klapy! — słyszę głos.

Spokojnym i szybkim ruchem lewej ręki otwieram klapy. Lądujemy tuż koło litery T. Po stosunkowo krótkim dobiegu kołujemy na start przygotowawczy, gdzie zatrzymujemy się. Uwalniam się od pasów oraz odłączam przewód awiofonu i wychodząc z kabiny mówię:

— Obywatelu instruktorze, melduję się po locie!

Janusz Anusiewicz — Wrocław

„Pożeracz” ...książek Meissnera

Po przetrząśnięciu wszystkich sal Centrum Wyszkolenia Technicznego w Mrągowie znaleziono Szczerbę nad książką — Meissnera. Emocjonował się walką Maresza z Surowcem. Który wygra tę stawkę? Maresz ma przecież aż dwóch przeciwników, jeden jest Surowcem, a drugi to on sam, ten... „wahający się” Maresz. Nadarza się okazja do ucieczki zagranicę!



Jan Szczerba

Jan Szczerba — dwudziestoletni, średniego wzrostu blondynek o gładko zaczesanych włosach, dwa lata już pracuje w lotnictwie sportowym. Na długo przedtem umiłował lotnictwo, a pomógł mu w tym swymi powieściami wybitny pisarz Janusz Meissner. Do dzisiaj nie rozstaje się z jego książkami. Nie pomija żadnej noweli ani opowiadania. Pochłania wszystko co wyszło spod pióra Meissnera.

Janek po raz pierwszy był w Mrągowie w 1953 roku. Kurs ukończył z wynikiem bardzo dobrym. To dało początek jego pracy w lotnictwie. Wyjechał później do Ligoty Dolnej, gdzie powierzono mu obowiązki mechanika szybowcowego. Powtórny pobyt w CWT, tym razem na kursie doskonalącym kadry instruktorskiej, miał miejsce już w bieżącym roku. Wszyscy instruktorzy pamiętali go jako wzorowego ucznia, nie znającego markieranctwa i aktywistę zetempowskiego, chętnie udzielającego pomocy słabszym. I teraz także nie zawiedli się na nim. Dowiódł, że zasługuje w pełni na dobrą o nim opinię. Mrągowo opuścił mając tytuł starszego mechanika szybowcowego.

Powierzony mu do obsługi sprzęt jest zawsze przygotowany do lotów. Janek zdaje sobie sprawę z ważności wykonywanej przez niego pracy. Dlatego przed i po każdym dniu lotnym dokładnie bada sprawność sprzętu i natychmiast usuwa wszystkie najmniejsze usterki, ograniczając do minimum możliwość wypadku.

Jan Szczerba ma jedno pragnienie. Chciałby pójść do Oficerskiej Szkoły Lotniczej i poświęcić się na zawsze lotnictwu w służbie wojskowej. Może to nastąpi już w tym roku? Życzymy mu tego serdecznie. *STAR*

Co to jest?...



...pusta, wybita szyba, a w kątach pełno pajęczyny — czy wiecie co to jest? Niezupełnie. Ale my Wam podpowiemy: gablotka ZP LPŻ w Ustrzykach Dolnych (woj. rzeszowskie). A obok (fotograf nie „pstryknął” z zazdrości) jakby dla kontrastu — dobrze utrzymane gabloty innych organizacji.

Czy to nie wstyd? Czy nie szkoda Ci, ZP LPŻ w Ustrzykach Dolnych, młodzieży która z dnia na dzień oczekuje na wywieszenie w gablocie wiadomości elpeżetowskich i lotniczych?..

Silnikowe brakoróbstwo



Florian Lewandowski z modelem, który wykonał wg planów wydanych w NRD.

OD roku 1950 jestem członkiem modelarni lotniczej przy Domu Harcerza w Inowrocławiu. Wszystkich modelarzy w naszej pracowni jest około 120. Są to przeważnie modelarze młodzi, ale jest także kilku więcej zaawansowanych. To, że liczba modelarzy powiększa się i modelarnia zaliczana jest do przodujących w województwie, zawdzięczamy tylko naszemu instruktorowi Henrykowi Konopińskiemu. Obecnie przygotowujemy się do eliminacji przed wojewódzkimi zawodami modeli latających oraz do zamknięcia całorocznej pracy w Domu Harcerza, którą poprzedzi wystawa wykonanych modeli.

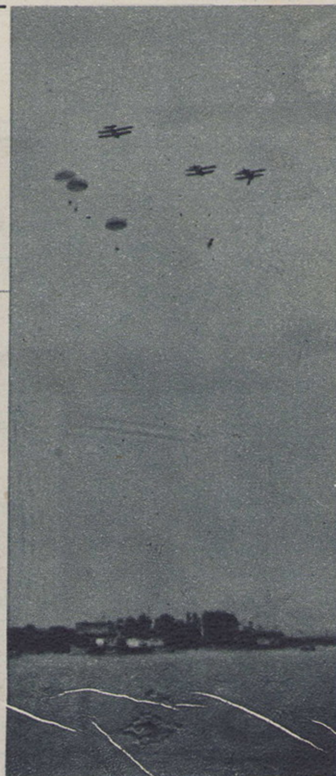
Jedną mamy jednak bolączkę, którą starają się zwalczyć Kierownik Domu Harcerza Jerzy Weber i cały personel. Mianowicie jest to brak pomieszczenia. Kilka razy już ukazywały się w prasie notatki dotyczące tej sprawy, lecz nikt dotychczas się tym nie zainteresował. Poza tym do modelarni zostały zakupione silniczki. Przeznaczone one pewnie były na złom i tylko przez niedopatrzenie dostały się do naszej modelarni. Podczas docierania przy jednym z nich pękł wał korbowy, przy drugim i trzecim poszczególne części okazały się za luźne, tak, że z pięciu — trzy wybraliśmy dobre, do użytku. Myślę, że przy silniczku powinna znajdować się kartka z opisem, jak trzeba dany silnik uruchomić, a także powinny być podane wymiary śmigła, gdyż nieraz jest to trudny problem do rozwiązania.

Florian Lewandowski — Inowrocław

Wianki w Warszawie

Warszawa hucznie obchodziła w dniu 24 czerwca tradycyjne „wianki”. Wśród wielu atrakcji, jakimi organizatorzy imprez uraczyli mieszkańców stolicy, wielkie zainteresowanie wzbudziły skoki spadochronowe, wykonane przez członków Aeroklubu Warszawskiego.

Foto: St. Jaśko



Z okazji Dni Morza — Zarząd Stołeczny LPŻ urządził w Warszawie przy Placu Dzierżyńskiego wystawę. Wśród wielu eksponatów uwagę zwracał samolot S-3 „Kania”, który był obiektem szczególnego zainteresowania młodzieży.

Foto: St. Jaśko



NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję” otrzymuje ob. Florian Lewandowski z Inowrocławia, za korespondencję pt. „Silnikowe brakoróbstwo”.

Zbieramy



FRANCJA

Pierwsza na świecie poczta lotnicza przedstawiona została symbolicznie na nowym znaczku francuskim, wydanym z okazji obchodu tradycyjnego „Dnia znaczka pocztowego“. (Patrz fot. — znaczek wartości 12 +3 fr, niebiesko-zielono-brązowy, wydany dla metropolii oraz znaczek tej samej wartości — brązowy, emitowany dla Tunisu).

Pierwszą pocztę lotniczą, za pośrednictwem balonów wolnych, wprowadziły władze francuskie w czasie oblężenia Paryża przez Prusaków. W czasie od września 1870 roku do stycznia 1871 roku wypuszczono w powietrze 67 balonów, zabierających ze stolicy Francji korespondencję urzędową i prywatną.

Format znaczków: 40 × 26 mm.

IZRAEL

W bieżącym roku ukazał się w Izraelu specjalny znaczek wartości 120 pr., poświęcony pamięci żydowskich ochotników spadochroniarzy biorących udział w II-giej wojnie światowej przeciwko faszystom niemieckim. Format znaczka: 26×40 mm — zielony.

ZWIĄZEK RADZIECKI

W Związku Radzieckim wszedł ostatnio do obiegu nowy znaczek lotniczy wartości 2 rubli. Znaczek koloru żółto - zielono - oliwkowego przedstawia sylwetkę samolotu pasażerskiego lecącego nad lasami. Format 30 × 42 mm.

Z. R.



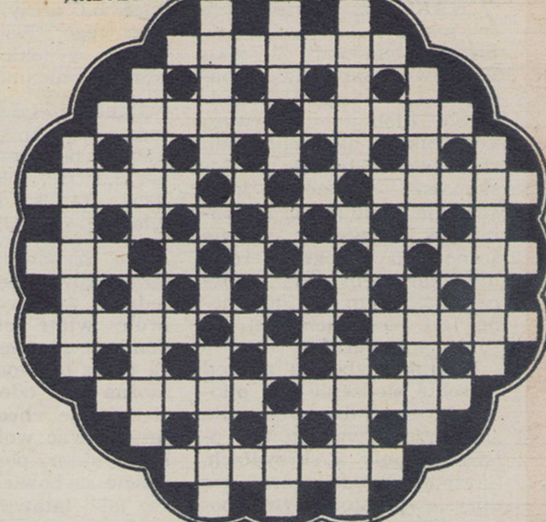




W WOLNYCH CHWILACH PO LOTACH...

Redaguje: mgr H. DĄBROWSKI

KRZYŻÓWKA



Rzędy poziome: I) prowadzenie statku powietrznego w locie przy starcie i lądowaniu, IV) typ silnika samolotowego — polski szybowiec zboczowy, VI) krzesło w kabinie samolotu — państwo w Europie. VIII) część nogi — wada wzroku uniemożliwiająca wstąpienie do lotnictwa, X) port nad Morzem Śródziemnym u brzegu Afryki — prowadzący samolot, XII) opad atmosferyczny — znany z katastrof samolot angielski, XIV) droga przebyta przez samolot od momentu startu do chwili wzniesienia się.

rzędy pionowe: II) w samolocie pomieszczenie dla silników, IV) stara nazwa drążka sterowego — jeden z pierwszych pilotów polskich, VI) szybowiec polski konstrukcji Kucefira — sprężyna stanowiąca część podwozia pojazdu, służy do przejmowania wstrząsów, VIII) miejsce budowy i naprawy okrętów — szkolny szybowiec polski, X) polski szybowiec konstrukcji Jacha — odwzorowania w małych wymiarach samolotu, XII) udziela go silnik, pędnia — typ specjalnie przebudowanego samolotu, służącego w transporcie sanitarnym, XIV) lot docelowy z lądowaniem na obcym lotnisku

Wojciech Kubiak
Warszawa



„Mam 15 lat i chcę zostać lotnikiem. Co mam robić, aby marzenie moje się spełniło?“ — pisze w liście do redakcji **Jan Stelmach** z Chorzowa (1971). Przede wszystkim trzeba się uczyć. Jeżeli ukończyłeś już szkołę podstawową, musisz kontynuować naukę w szkole ogólnokształcącej lub zawodowej. Poza tym możesz także rozpocząć szkolenie lotnicze w Lidze Przyjaciół Żołnierza. Bliższych informacji na ten temat udzieli Ci Zarząd Wojewódzki LPŻ w Stalinogrodzie (ul. Młyńska 22).

Tę samą odpowiedź kierujemy do **Andrzeja Sapota** z Sosnowca (1969), podkreślając przy tym, że naukę rozpoczętą w Technikum Hutniczym musi bezwzględnie ukończyć. W przeciwnym razie będziesz musiał, kolego, zapomnieć o Oficerskiej Szkole Lotniczej, bowiem do OSL przyjmowani są kandydaci legitymujący się wykształceniem średnim.

Kol. **Roman — Augustyn Kurasiński** z Dorotki (1991). Szczegółowe informacje dotyczące szkół wojskowych uzyskasz w Wojskowej Komendzie Rejonowej.

Kol. **Rudolf Solich** z Brzeszczy (1989). Interesujące Cię plany modeli latających znajdziesz w nowym czasopiśmie — miesięczniku — „Modelarz“. Pismo to można otrzymać jedynie w prenumeracie. Należność wpłaca się na konto PKO 1 — Oddział Miejski — Warszawa Nr 1-9-120014. Cena jednego egzemplarza — 1,50 zł.

Kol. **Lech Widawski** z Warszawy (1981). Brakujące numery „Skrzydlatej Polski“ można kupić w Magazynie Wydawnictw Komunikacyjnych — Warszawa ,ul Widok 8.

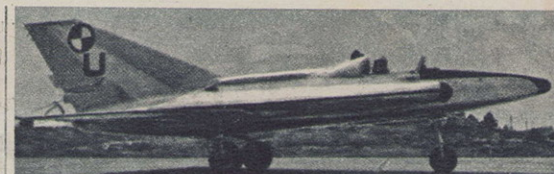
INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

KOL. ALFRED KOCHAŃSKI Z WOLSZTYNA (366) zajął się szeroko błędami popełnionymi w „Samolotach zagranicznych“. A wykrył ich sporo. Po pierwsze znalazł, że „Kanya“ na fotografii ma kółko ogonowe, a na rysunku nie, po drugie — kształt samolotu „Draken“ jest wyraźnie inny na fotografii, a inny na rysunku i wreszcie po trzecie — „Zlin 22“ ma według fotografii „grzebień“ na kadłubie nie zaznaczony na rysunku.

Co do samolotów „Zlin 22“ i „Kanya“ — przyznajemy się do popełnienia błędów przez rysownika, który nie skonfrontował dokładnie rysowanych sylwetek z fotografiami. Z samolotem „Draken“ historia jest jednak nieco inna. Otóż samolot ten miał dwie kolejne wersje. Pierwsza, „krótkonosa“, przedstawiona była na fotografii, druga zaś, „długonosa“ — na rysunku. Zestawiając materiał do druku dobrano źle fotografię do sylwetki i skojarzono wersję I z wersją II tego samego samolotu. Aby częściowo chociaż zmazać własną winę, publikujemy obok fotografię nowszej wersji samolotu „Draken“, której dotyczył rysunek.

W przyszłości przyrzekamy pilniej niż dotychczas przygotowywać materiały i unikać błędów, o których do nas napisaliście. Za życzenia dziękujemy.

inż. R. W.



RECENZJE

TADEUSZ REJNIAK — „SKRZYDLATA MŁODOŚĆ“. Wydawnictwo MON. Warszawa 1955 r. Str. 108. Cena zł 3,10. Nakład 10 000 egz.

Książek o lataniu jest ciągle za mało. Marzyciele i entuzjaści podniebnych szlaków, którym nie dane jest urzeczywistnienie pragnień — chcą przynajmniej wyobraźnią towarzyszyć swemu bohaterowi, jego ręką ściskać drążek sterowy, jego oczyma wypatrywać niebezpieczeństw, jego słowami odpowiadać na pytanie „Pilot gotów? Gotów“. A ludzie, którzy sami zakosztowali już smaku latania — jakże chętnie szukają w książkach odbicia własnych wspomnień, obrazów dalekich i bliskich spraw, stających się w obrazie literackim ostrymi i świeżymi.

Dlatego potrzebną i pożyteczną lekturą jest mała książeczka Tadeusza Rejniaka pt „Skrzydlata młodość“, obejmująca trzy opowiadania. Nie ze względu na jakieś szczególne wartości literackie — raczej dzięki temu, że autor uniknął przesadnych ambicji, opowiadając o swych bohaterach bezpośrednio, żywo i z wdziękiem. Takiego Rejniaka — dobrego gawędziarza, bystrego obserwatora, umiejącego pochwycić specyficzny koloryt życia „ludzi powietrza' — znaliśmy już z poprzedniej powieści „Szybownicy“. Ale dał się on wówczas poznać jako dość naiwny moralizator — który opisując sprawy ludzkiego wnętrza, nie potrafił uniknąć grubych uproszczeń. Toteż bohaterowie objawiali się w książce w sposób schematyczny, nieprzekonywujący — przeżywali „przełomy“, w które ani rusz nie można było uwierzyć, przemawiali zdaniami wyrwanymi żywcem z gazety, niespotykanymi w ustach młodych, żywych chłopaków.

Tym lepiej, że obecnie autor, nie rezygnując z ambicji wychowawczych, poruszając istotne problemy moralności — pozostaje szczerym i niewymuszonym gawędziarzem. Bo przecież sprawy etyki pilota, jego stosunku do otoczenia, właściwego rozumienia współzawodnictwa — są niezmiernie ważne i atrakcyjne literacko. Nie istnieje zresztą odrębna moralność czy etyka „lotnictwa“ — zatem pokazane problemy są żywe i obchodzą wszystkich. Istnieją natomiast specyficzne, właściwe lotnictwu sytuacje, w których dochodzą one do głosu — zatem rzesza starych i młodych entuzjastów latania tym chętniej o nich się dowie.

Czy Janek Bielas miał rację, odmawiając pomocy swemu klubowemu koledze, ponieważ groziło to utratą cennego czasu i szans na indywidualne zwycięstwo? Nie trudno zrozumieć pobudki czynu tego ambitnego, żądnego sukcesów i sympatycznego przecież chłopaka. I sława osobista i groźna konkurencja z całej Polski — i nienajmniej ważne — oczy pewnej szczupłej blondyneczki, która niecierpliwie zaciska pięść oczekując na mecie przylotu warszawskiej maszyny. A jednak... Jednak wobec kolektywu swych towarzyszy Janek stanie z opuszczoną głową. W pogoni za własnym sukcesem zaprzepaścił szanse zwycięstwa zespołowego — to jedno. A przede wszystkim sprzeniewierzył się szlachetnej zasadzie sportowego współzawodnictwa, nakazującej udzielenie możliwej pomocy przeciwnikowi będącemu w opałach — to drugie.

Dobrze jest, że spoza przeróżnych opałów, niebezpiecznych lotów wśród mgły i z trudem zdobywanych rekordów, spoza niefrasobliwych prześmiechów i dowcipów przyjacielskiej, lotniczej gromady — wyjrzy nagle oblicze poważnego problemu. Ujrzeliśmy je w sprawie Janka Bielasa (może tylko przy końcu nieco przesadnie szeroko skomentowanej — czytelnik i bohater nie mieliby i bez tego wątpliwości, jak ocenić postępek tego ostatniego). Powróciło ono w rozpaczliwych myślach Stefana Ruczaja, którego przypadek unieruchomił w pobliżu miejscowości, gdzie zmaga się ze śmiercią jego dziewczyna. Stefan wiezie lekarstwo — ale nie może oddalić się z nim od samolotu, pozostawiając na pastwę losu rannego towarzysza podróży. A może jednak pójdzie? Nie, „sprawa Bielasa“ ma tym razem rozwiązanie pozytywne — przyjaciele inną drogą dostarczą potrzebne medykamenty, a Stefan odbierze ich słuszne pochwały za swój szlachetny postępek.

Podobnie przezwycięży swe wahania Roman, z trudem, ze ściśniętego gardła wydobywając słowa oskarżenia rzucane na samego siebie. Gdyby nie jego lekkomyślność — na Andrzeja nie padłby cień podejrzenia za katastrofę w chmurach... O reszcie przeczytajcie sobie zresztą sami — cała historia nie jest pozbawiona elementów tajemniczości i umiejętnie przygotowanej niespodzianki — toteż nie należy demaskować jej przed czasem. Opowiadanie to — podobnie jak i dwa inne — jest podane prostym, ładnym językiem, którym przemawiają również bohaterowie. A wspomniałem, że świadczy to o postępie uczynionym przez pisarza. Gdyby zechciał w dalszym ciągu wystrzegać się pewnej naiwności w określaniu ostatecznej wymowy swoich utworów — „Skrzydlata młodość“ jeszcze ją gdzieniegdzie przechowała! Czytelnik, a zwłaszcza ów młody czytelnik, największy entuzjasta literatury lotniczej nie lubi spotkać w pisarzu gderliwego wujaszka, wygłaszającego słuszne, ale nudne kazania. Chce po prostu dobrej, atrakcyjnej literatury, która mniej widocznie, ale bardziej skutecznie przeprowadzi i robotę agitacyjną.

ANDRZEJ DRAWICZ

Pomagamy sobie wzajemnie

Stanisław Żarms — Bytom, ul. Kolejowa 15 sprzeda silnik modelarski typu CAMŁ-50 o pojemności 1,8 cm^3 lub zamieni go na silnik o mniejszej pojemności.

Ferdynand Chrobak — Mikuszowice Śląskie 253 k. Bielska-Białej odstąpi następujące numery **SiM-u:** 1947 r. — 9. 19, 27, 28; 1950 r. — 33; 1951 r. — 2, 3, 4, 7, 37; 1952 r. — 17, 21, 22, 25, 26, 38; 1953 r. — 3, 6 oraz **„Skrzydlatej Polski“**: 1945 r. — 5, 7; 1950 r. — 5, 7, 8, 19, 52; 1953 r. — 5 do 14, 16, 19, 23 do 26, 28 do 30 i od 32 do końca roku; 1954 r. — 2 do 6, 13 do 24, 30, 33, 40, 51, 52; 1955 r. — 3, 4. 8, 10 do 14.

Skrzydlata Polska



ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedyńczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch“, Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 5 lipca 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego B-6-3327 Zam. 3659/C

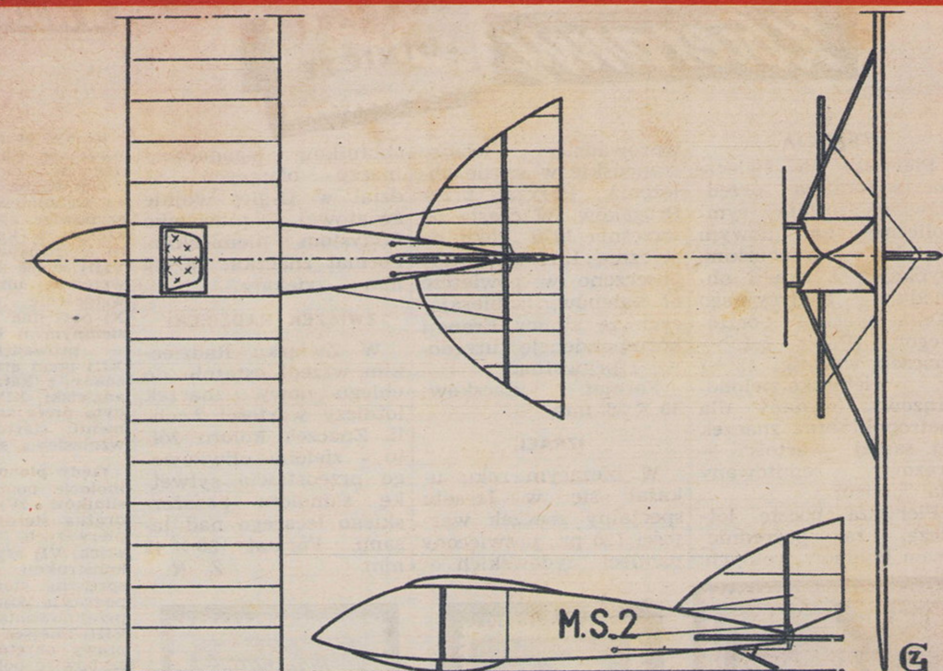
SZYBOWCE MS-2 i MS-3

ZNANY już Czytelnikom nauczyciel Mieczysław Siegel zbudował w roku 1924 swój następny szybowiec — M. S. 2. Doświadczenie zdobyte z pierwszą konstrukcją pozwoliło mu zbudować szybowiec już doskonalszy. Ta nowa konstrukcja, zbudowana podobnie jak pierwsza z drewna sosnowego i pokryta również kartonem oraz papierem pakowym, uwidoczniona jest na załączonym rysunku i fotografii.

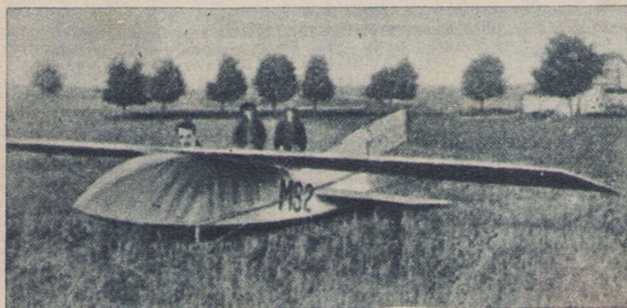
Kadłub szybowca mieścił w sobie siedzenie dla pilota. Do kadłuba wchodziło się przez kwadratowy otwór wycięty w skrzydłach. Skrzydła dwudźwigarowe, o obrysie prostokątnym, pozbawione lotek. Pierwsza podłużnica skrzydła podparta zastrzałem, druga podpięta linką, służącą równocześnie do zwichrzania skrzydeł. Opierzenie ogonowe składało się ze stateczników i sterów umocowanych zawiasowo do stateczników. Napęd sterów — poprzez druty prosto biegnące od orczyka i drążka sterowego. Kadłub zaopatrzony w lekkie płozy jesionowe, nieamortyzowane.

Dane szybowca: rozpiętość — 7 m, długość — 4,50 m, powierzchnia nośna — 8,2 m², obciążenie w locie 14 kG/m². Ciężar własny — 35 kG.

Na szybowcu tym konstruktorowi nie udało się jednak wzlecieć. W czasie próby wiatr tak osłabł, że pomimo ciągnięcia szybowca przez 6 pomocników, nie można było oderwać się od ziemi. Nie chcąc się kompromitować wobec widzów, konstruktor postanowił wypuścić szybowiec w powietrze jako latawiec. Maszyna, obciążona na siedzeniu pilota ciężarem 30 kG, miała unieruchomione stery. Tak przygotowaną ciągnął ją konstruktor na lince z pagórka pod wiatr. Szybowiec wzbił się kilkakrotnie w powietrze, wykonując ładne loty. Podczas ostatniego lotu, po wzniesieniu się na wysokość około 30 metrów, spadł jednak na ziemię i mocno się potrzaskał.



Szybowiec Mieczysława Siegela „MS-2" z roku 1924. Rysunek odtworzony przez Zdzisława Gryglickiego na podstawie fotografii i danych technicznych.



Szybowiec „MS-2" — zdjęcie archiwalne.

W roku 1925, również w okresie wakacji, zbudował Mieczysław Siegel swój trzeci szybowiec — M. S. 3. Była to konstrukcja z drewna sosnowego, sklejki i pokryta płótnem.

Kadłub o przekroju kwadratowym, zakończony ostrzem poziomym dla zamocowania steru wysokości. Skrzydła dwudźwigarowe o obrysie prostokątnym, pozbawione lotek, zamocowane do górnych podłużnic kadłuba. Skrzydła podpięte były linkami stalowymi, które równocześnie służyły do zwichrzania płaszczyzn nośnych. Ster wysokości, pozbawiony statecznika, posiadał oś obrotu w pobliżu środka parcia. Statecznik i ster kierunkowy normalny. Napęd sterów — przy pomocy drążka i orczyka. Przeniesienie napędu — za pośrednictwem linek. Do zwichrzania skrzydeł służyła specjalna dźwignia. Podwozie szybowca składało się z dwóch kół osadzonych na wspólnej osi.

Na szybowcu tym udało się konstruktorowi wykonać kilka ładnych lotów na równinie, przy pomocy linki ciągnionej przez ludzi. Przy jednym ze wzlotów szybowiec uderzył skrzydłem o wzniesienie terenu i częściowo uległ uszkodzeniu. Po naprawie był umieszczony na wystawie lotniczej w Lublinie. Brak danych tego szybowca oraz fotografii uniemożliwia odtworzenie jego rysunków.

W latach następnych przystąpił Mieczysław Siegel do budowy samolotu sportowego, o którym jednak zupełnie brak jest dokładniejszych wzmianek lub danych w prasie z owego okresu.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

WYSIŁKI amerykańskich konstruktorów lotniczych postępują, jak wiadomo, przeważnie w kierunku opracowywania sprzętu wojennego, zgodnie z generalną linią agresywnej polityki USA. Do rzadkich wypadków należy konstruowanie w Stanach Zjednoczonych takich samolotów, które służyć mają celom wybitnie pokojowym, np. do uprawy roli. Jedną z nielicznych konstrukcji rolniczych jest samolot „Air-Tractor", przechodzący obecnie w USA państwowe próby kontrolne. Prototyp jego oblatano w grudniu 1953 r.

Samolot rozwiązany został w mało nowoczesnym „na oko" układzie dwupłata. Dzięki niemu uzyskano jednak szereg zalet, wśród których duży ciężar użyteczny oraz taniość (m. in. dzięki pełnej zamienności wszystkich płatów górnych z dolnymi i lewych z prawymi) wymienić należy na pierwszym miejscu. W czasie projektowania samolotu konstruktorzy oparli się w znacznej mierze na doświadczeniach towarzystwa „Central Aircraft", prowadzącego od 10 lat opylanie i spryskiwanie terenów uprawnych.

Napęd samolotu stanowi silnik gwiazdowy Pratt and Whitney „Wasp Junior" 450 KM, obracający śmigło nastawne. Paliwo silnika pomieszczone jest w dwóch zbiornikach skrzydłowych (w nasadach płatów górnych), tak, że wnętrze kadłuba jest całkowicie wykorzystywane dla środków owadobójczych. Środków tych samolot zabiera od 500 do 900 kG, zależnie od postaci (proszek, ciecz).

R. W.



LAMSON „AIR TRACTOR" USA

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	— 10,30 m
Długość	— 9,00 m
Wysokość	— 3,80 m

Ciężary:

Ciężar sam. pustego	— 1 450 kG
Ciężar w locie	— 2 540 kG

Osiągi:

Prędkość podróżna	— 160 km/h
Prędkość minimalna	— 55 km/h
Długość startu z ładunkiem 500 kG	— 180 m
Prędkość wznoszenia z ładunkiem 500 kG	— 5 m/sek
Długość startu z ładunkiem 900 kG	— 280 m
Prędkość wznoszenia z ładunkiem 900 kG	— 2.3 m/sek

